11e Année — N° 509 — 50 Centimes — 20 Juin 1908 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte & C'
Je Sais Tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ La Vie au Grand Air ● Éditions d'Art
9o, Av. des Ch.-Élysées, et 9, Av. de l'Opéra.

LE GRAND PRIX DE PARIS

***Northeast*, à M. W.-K. Vanderbilt (J. Childs), en gagnant le Grand Prix, a rapporté à son propriétaire la somme de 383.175 francs.**

(Voir pages 385, 388, 389, 392 et 393.)

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 25

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BIJOUX

"FIX"

MEDAILLES

S^r CHRISTOPHE

DE TOUTES TAILLES

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

GENET D'OR

PARFUM TRA-PERSISTANT

BOUQUET DE LA FOSCARINA

VIOLETTE

BRISE EMBAUMÉE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Mais pourquoi détestez-vous tant les automobiles ?

— Je serai franc : monsieur, c'est parce que je n'ai pas les moyens d'en avoir.

— Mais, imbécile, puisque je te dis que ce n'est pas un ballon, c'est la lune...

— Ça ne fait rien. Pourquoi qu'elle n'a pas une nacelle, avec des voyageurs dedans ?

LE

Thé Mexicain du Dr Jawas

Seul Remède végétal pour

MAIGRIR

sans nuire à la santé.

L'obésité détruit la beauté et vieillit avant l'âge ; pour rester jeune et mince, avoir la taille fine et svelte, prenez le **Thé Mexicain du Dr Jawas.**

Traitement facile, inoffensif et absolument certain.

SUCCÈS UNIVERSEL

Se méfier des Contrefaçons dangereuses.

La Boîte : 5 fr. ; 6 Boîtes : 28 fr *Toutes Pharmcies.*

Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, PARIS.

CYCLES

CLÉMENT

LA GRANDE MARQUE NATIONALE

Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE

CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER

CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 78, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

NOUVEAU BANDAGE

Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

S.G.D.G.

seul recommandé par tous les médecins et chirurgiens. appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, prime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de dage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du alogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré. Paris.

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

DITURE DE PROMENADE

DUPONT

, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VI^e)

Téléphone 818-67

voi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

AUTOMOBILES

Administration & Ateliers

à St-Denis-sur-Seine

Delaunay-Belleville

Succursales { à BIARRITZ : 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année.* à NICE : 4, rue Meyerbeer, *ouverte du 1^er Décembre au 31 Mai.*

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES** des **Dr^s JORET & HOMOLLE**

Guérissent Retards, Douleurs, Régularisent les Époques.

Le Fl. 4'50 Fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

20 Juin 1908 ✠ N° 509
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

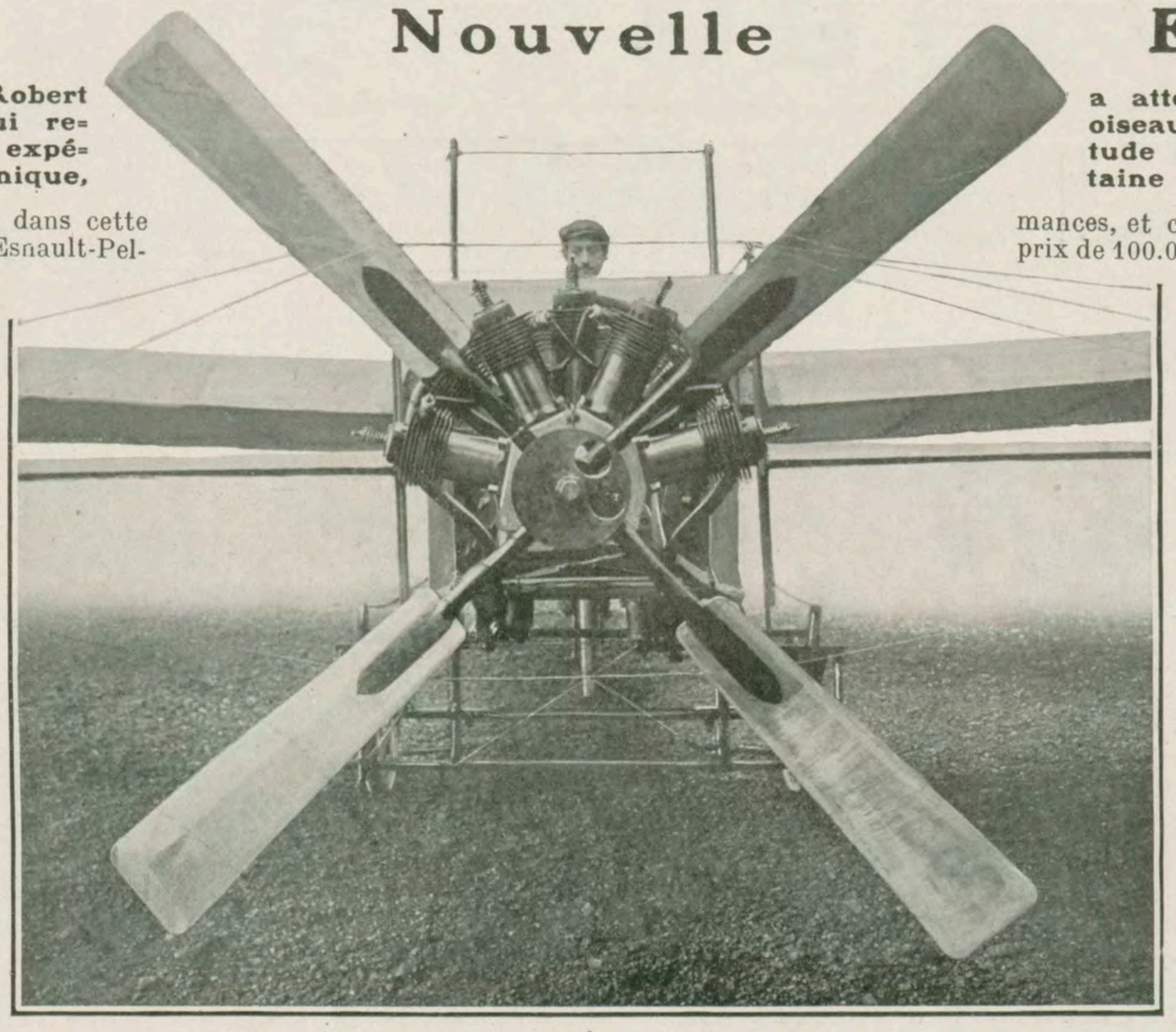
NORTHEAST, VAINQUEUR DU GRAND PRIX

Northeast, par Perth et Nordenfield, est né au haras de Villebon, appartenant à M. W.-K. Vanderbilt, qui a remporté ainsi un double succès, comme éleveur et comme propriétaire. Sa carrière de deux ans a été marquée par trois victoires et une place, donnant un total de 48.575 francs. Cette année, il a couru onze fois, se plaçant trois fois et remportant cinq victoires, dont la dernière, le Grand Prix de Paris, rapporte exactement 383.175 francs à son sympathique propriétaire éleveur. Northeast était monté par J. Childs.

(Voir pages 388, 389, 392, 393.)

Une Nouvelle Envolée

Le lundi 8 juin, M. Robert Esnault-Pelterie, qui reprend, à Buc, ses expériences de vol mécanique, a atteint, à bord de son oiseau artificiel, une altitude évaluée à une trentaine de mètres



Le moteur de l'aéroplane Esnault-Pelterie.
C'est un moteur à 7 cylindres, inventé par l'aviateur lui-même, qui fait 35 chevaux et ne dépasse pas 47 kil. 500.

Il a été souvent parlé, dans cette revue, de M. Robert Esnault-Pelterie, dont les conceptions originales, absolument personnelles, enchantèrent, l'an dernier, le monde de l'Aviation. Or, l'aviateur a tout récemment stupéfié les initiés eux-mêmes par la hardiesse de sa dernière envolée.

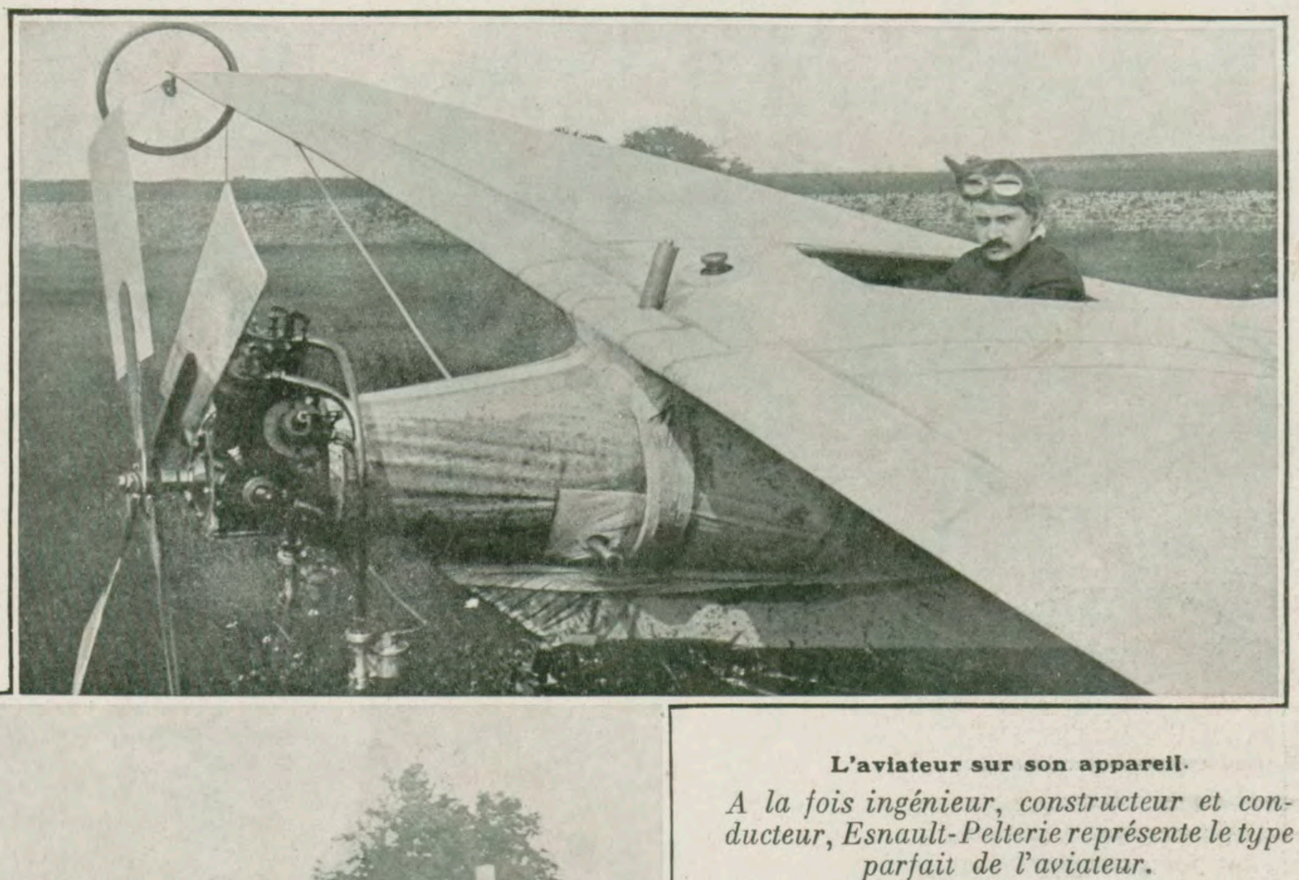
Après deux essais au cours desquels M. R. Esnault-Pelterie accomplit des vols de 300 et de 500 mètres à 8 mètres de hauteur, l'aviateur reprit de nouveau l'atmosphère et termina ce troisième vol à 1.500 mètres de son point de départ, aux portes de Toussus-le-Noble, village voisin de l'aérodrome. Parmi les rares spectateurs de cette expérience impromptu, était M. Henry Kapferer, qui suivait les évolutions de M. R. Esnault-Pelterie avec une émotion que l'on comprendra lorsque j'aurai dit que l'oiseau artificiel atteignit une altitude de trente mètres.

M. Robert Esnault-Pelterie ne disposait encore pas, le 8 juin, d'un dispositif permettant de diminuer l'avance à l'allumage. Aussi fut-il obligé, pour ne pas atterrir sur les maisons de Toussus-le-Noble, de braquer carrément le gouvernail de profondeur. La descente fut vive, très vive, dans un champ de luzerne. Une aile de l'aéroplane a été brisée; l'aviateur éprouva lui-même une commotion brutale qui n'eut heureusement aucune conséquence grave. Il compte continuer ses expériences ces jours-ci, car les propos des Wright et les performances qu'on leur prête, ont excité dans le monde des aviateurs une émulation qui ne peut manquer de produire de bons résultats.

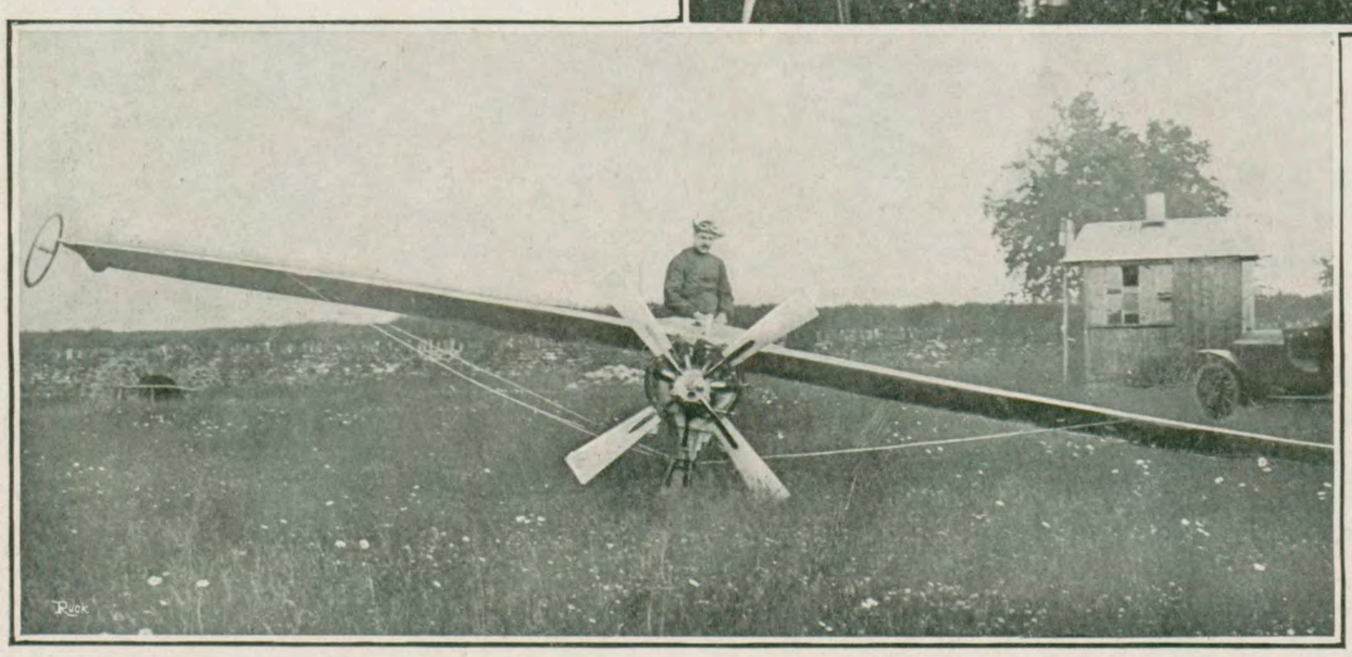
M. Esnault-Pelterie adaptera à son monoplan un réservoir d'essence de 60 litres qui lui permettra de voler facilement pendant quatre heures. Nous aurons donc l'occasion de reparler des expériences du distingué sportsman ; il doit, d'ailleurs, convoquer à bref délai la Commission d'aviation de l'Aéro-Club de France pour les constatations officielles de ses performances, et considère aujourd'hui que le prix de 100.000 francs, fondé par MM. Michelin (Paris-Puy-de-Dôme), doit être gagné dans un temps assez proche. Le plus grave problème à résoudre en aviation consistait, en effet, a trouver la stabilité des appareils dont l'équilibre fut médiocre jusqu'à ce jour. L'équilibre transversal du monoplan Esnault-Pelterie était satisfaisant l'an dernier, mais non l'équilibre longitudinal. A la suite de l'expérience précitée, l'aviateur croit avoir définitivement mis le doigt sur le centre de pression.

L'oiseau artificiel Le monoplan Esnault-Pelterie II, à surfaces souples, comporte un corps sur lequel sont montées deux ailes, et terminé par une queue.

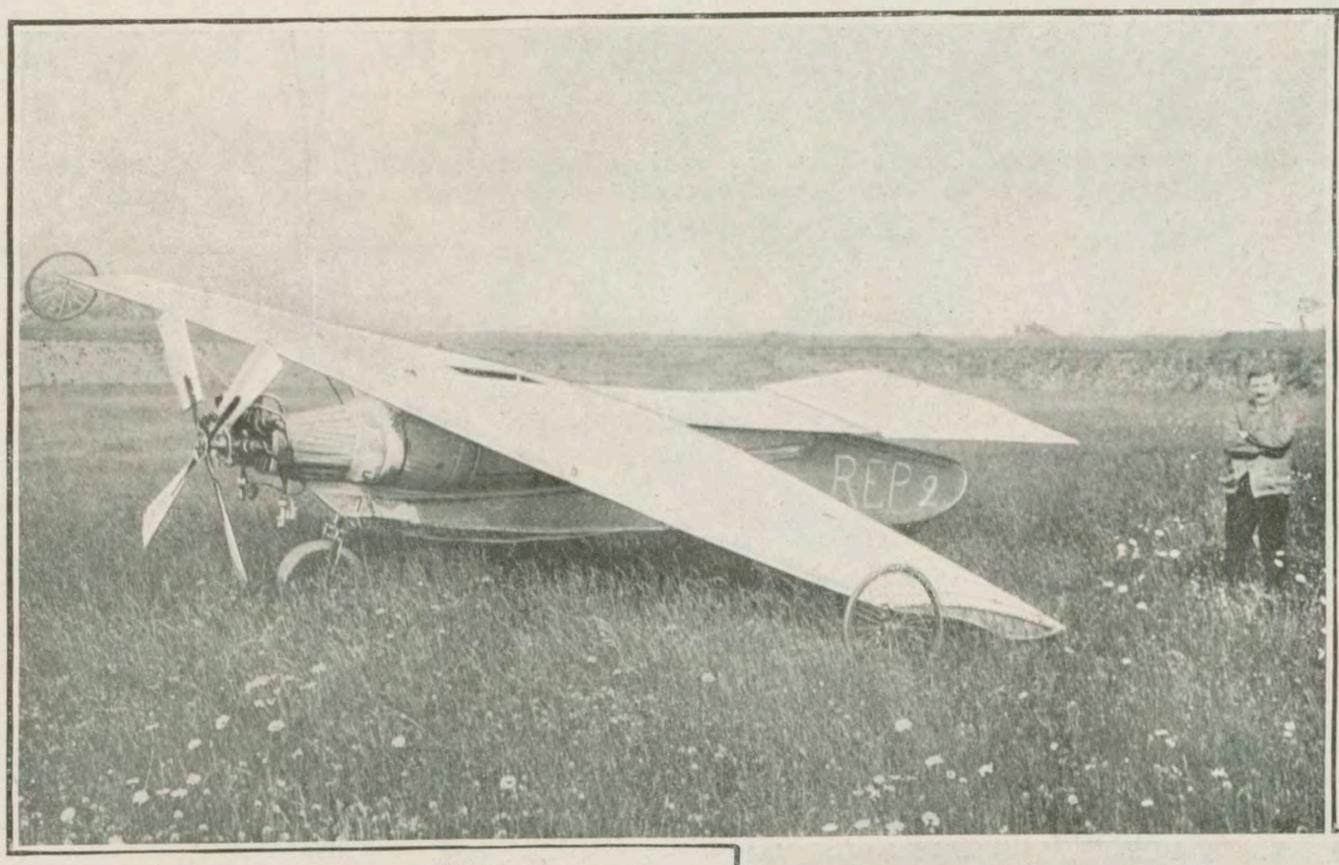
Le corps fusiforme, dissymétrique, à maître couple situé vers le tiers avant, est constitué par une solide et légère armature d'acier, de bois et d'aluminium, recouverte de soie tendue et vernie. Vers son milieu se trouve ménagé un « coke-pitt » où l'aviateur prend place, assis. A son extrémité antérieure, est monté le moteur R. E. P., du type 35 chevaux, 7 cylindres disposés en éventails sur deux plans verticaux parallèles très rapprochés, en un groupe de 4 cylindres et en un groupe de 3 cylindres. L'hélice métallique à 4 branches est montée directement sur l'arbre du moteur, tout contre ce dernier, en avant de lui et par conséquent de tout l'appareil. A peu près au-dessous du maître-bau se trouve une roue porteuse munie d'un pneumatique et, sous l'extrémité arrière du corps, reliée à lui par un solide cadre métallique entoilé formant ainsi quille verticale, est placée une deuxième roue porteuse caoutchoutée. Les ailes, montées de part et d'autre du



L'aviateur sur son appareil.
A la fois ingénieur, constructeur et conducteur, Esnault-Pelterie représente le type parfait de l'aviateur.



L'appareil au repos.
Le R. E. P. N° 2, avec lequel fut faite la récente expérience, diffère peu du N° 1, construit l'année dernière.



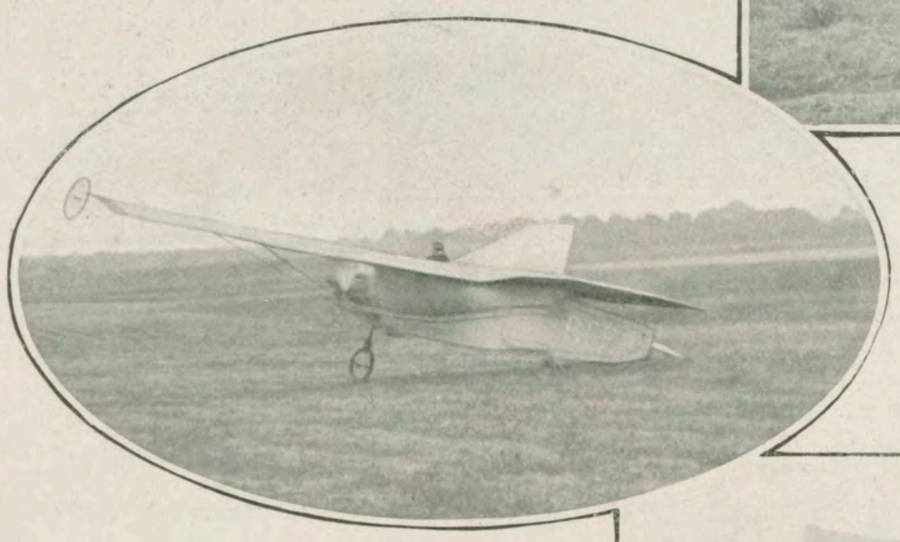
Le R. E. P. N° 2.

C'est un appareil monoplan à surfaces souples, comportant un corps sur lequel sont montés deux ailes et terminé par une queue.

corps dans sa moitié antérieure, ont 9 m. 60 d'envergure et 18 m² de surface. En projection horizontale, leur forme est sensiblement celle d'un trapèze irrégulier dont la grande base est contiguë au corps et dont la petite base termine extérieurement l'aile. Vues par l'avant, elles paraissent légèrement tombantes et retournées vers le haut aux extrémités. Leur courbure a été établie par M. Esnault-Pelterie après de longues études aéro-dynamiques sur des surfaces de formes diverses déplacées par son automobile jusqu'à une vitesse de 100 à l'heure. Les résultats de ses recherches l'amenèrent à donner aux

Avant le départ.

C'est au cours d'essais préliminaires, que Esnault-Pelterie établit le record en hauteur.



En plein vol.

En quelques secondes, l'aviateur atteignit une hauteur de près de 30 mètres, environ celle de la colonne Vendôme.

ailes de l'aéroplane pour en obtenir le meilleur rendement possible, un galbe tout spécial et tel que, même au repos, on ne trouve dans aucune section d'une aile le même profil. Nous disons au repos, car les ailes ne sont point rigides. Elles sont susceptibles, dans leur moitié externe, d'un gauchissement commandé à volonté par l'aviateur dans le sens et la mesure qui conviennent, au moyen d'un levier sur secteur denté. Le levier actionne un dispositif de brides et de ressorts plats métalliques, qui rendent solidaires les déformations variées des deux ailes et les limitent en même temps. La partie souple et la partie rigide des ailes sont assemblées par une charnière en bois à goussets métalliques. Leur armature est entièrement revêtue de soie vernie. Enfin, point important, les ailes portent à leur extrémité une roue caoutchoutée permettant à l'appareil d'arriver au sol incliné sur un côté, et en vitesse, et de repartir dans les airs sans arrêt comme sans dommage. C'est une amélioration importante des patins-béquilles de sûreté.

La queue arrière souple, d'une forme toute spéciale, peut se déplacer dans tous les sens et servir à la fois de gouvernail dans le plan vertical et dans le plan horizontal.

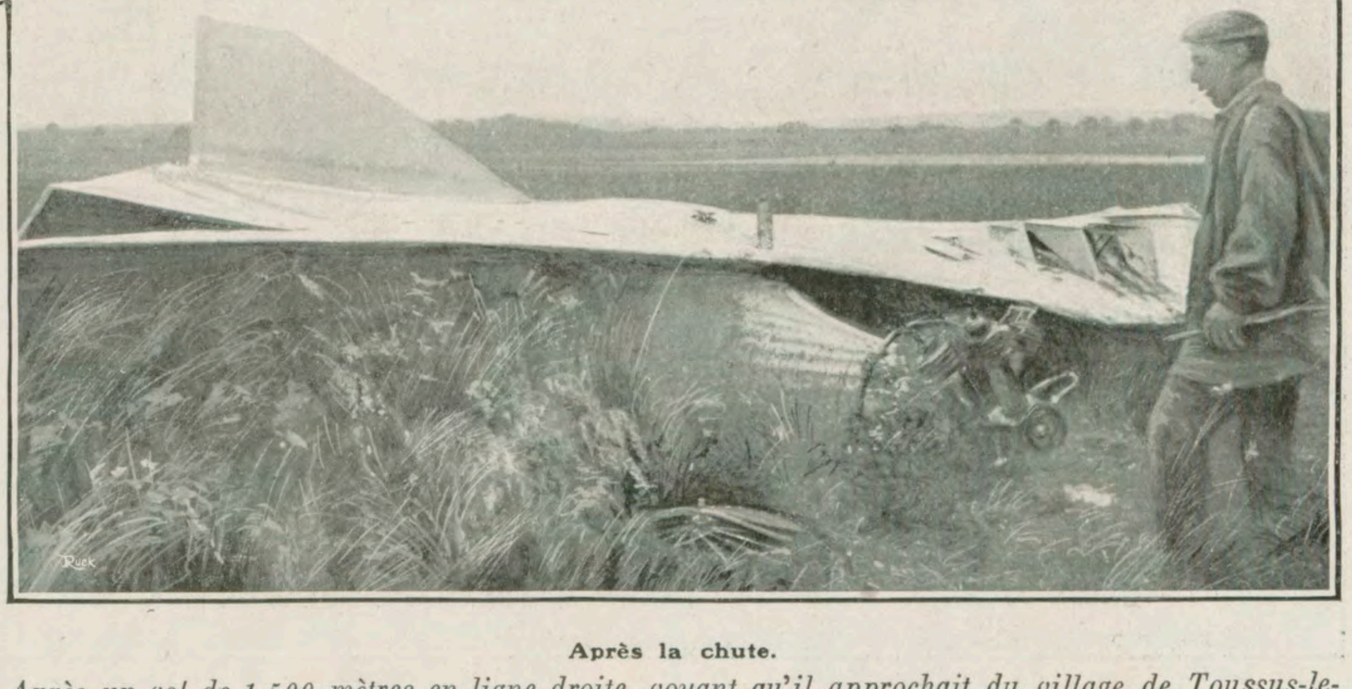
Le moteur de 30-35 chx, inventé, on le sait, par l'aviateur, pèse nu 47 kil. 500, et 52 kilos en ordre de marche. Avec la bobine, les accus et l'hélice, il ne dépasse pas 60 kilos.

L'aéroplane, au grand complet, atteint 350 kilos, dont 275 pour l'appareil et 75 pour l'expérimentateur. Enfin un frein hydro-pneumatique permet l'atterrissage « en douceur ».

Arrivons maintenant à la curieuse méthode de départ : Reposant sur ses roues médianes disposées en tandem, et sur la roue de l'une des ailes, l'aéroplane se met en marche, obéissant à la traction de son hélice. Le mouvement s'accélère-t-il ? L'aile quitte le sol, l'équilibre étant établi sur les roues médianes. J'ai déjà dit que dans cet oiseau artificiel tout était nouveau et original.

Scientifique et élégant, il rappelle l'intelligente finesse de l'homme qui le modela.

FRANÇOIS PEYREY.



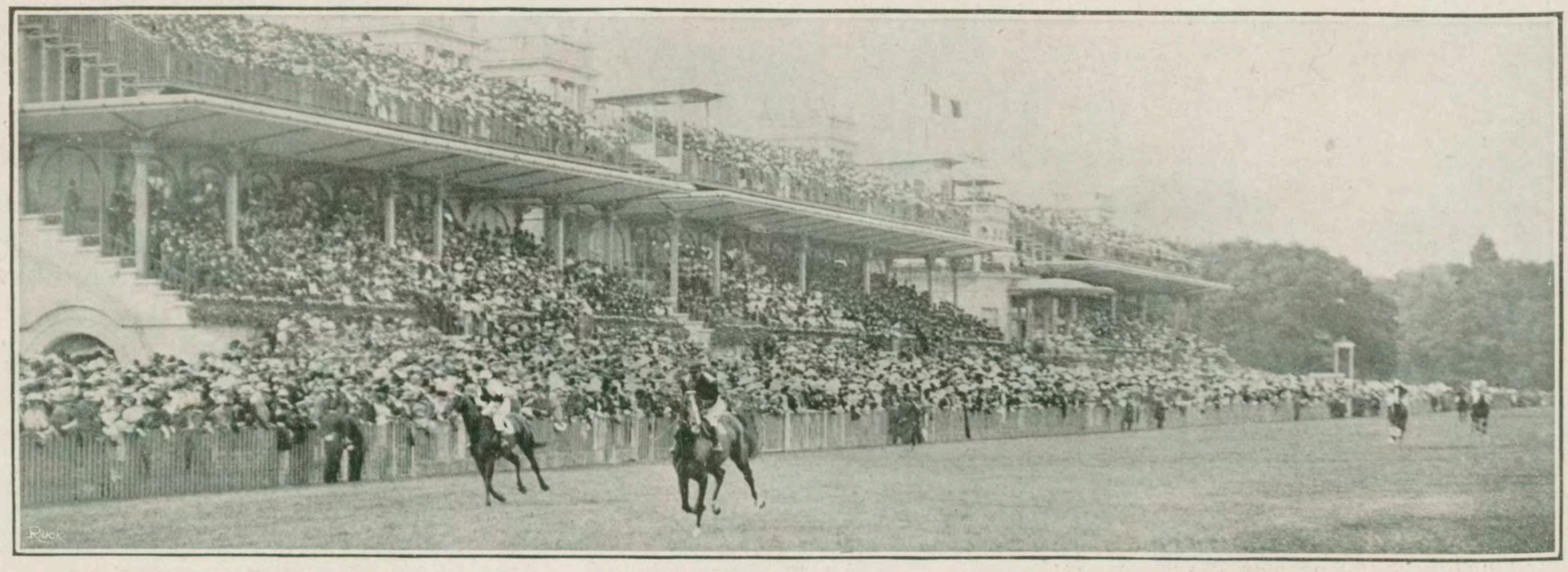
Après la chute.

Après un vol de 1.500 mètres en ligne droite, voyant qu'il approchait du village de Toussus-le-Noble, l'aviateur se laissa tomber, rapidement. L'appareil fut quelque peu détérioré.

LE GRAND PRIX DE PARIS

Par RENÉ RIONDET

Le Grand Prix de Paris a donné lieu à une course superbe, qui place Northeast à la tête de sa génération. Un autre produit de Perth le suit de près au poteau d'arrivée



Le canter.

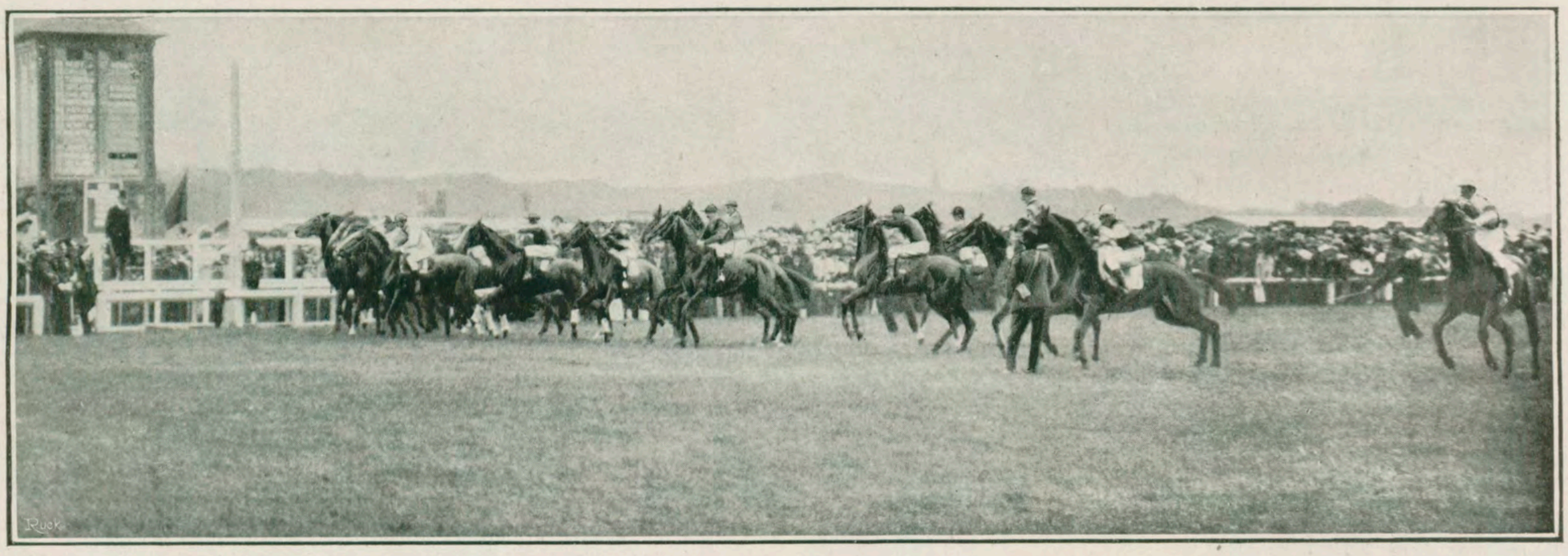
Après le défilé traditionnel devant les tribunes du pesage, les chevaux ont pris leur canter, en se rendant au départ. Les passages les plus remarqués furent ceux de Northeast, Grill Room, Conquistador et Sauge Pourprée.

Pour l'inauguration de sa nouvelle allocation de trois cent mille francs, le Grand Prix de Paris a donné lieu, cette année, à une course magnifique. L'épreuve présentait un très grand intérêt : au lieu de s'annoncer comme la consécration pure et simple du mérite reconnu d'un cheval nettement désigné, elle avait à trancher une double question de suprématie, d'une part entre les mâles et les femelles, d'autre part entre les représentants de chaque catégorie. Northeast a fait triompher la cause des mâles, en prenant sa revanche sur Quintette, qui l'avait précédé de peu dans le Derby; mais Sauge Pourprée a défendu vaillamment l'honneur des femelles; elle s'est placée seconde, à une demi-longueur, donnant ainsi raison à ses partisans, qui contestaient l'exactitude de son échec contre Médéah dans le Prix de Diane.

A 300 mètres du poteau.

Cette photographie permet de se rendre compte de l'effort magnifique fourni par Souvigny, qui, lors de l'entrée dans la ligne droite, était encore neuvième.

Deux records ont été battus dans l'épreuve de dimanche : celui du nombre des partants et celui du temps. En effet, dix-huit concurrents se sont alignés devant la starting, alors que le chiffre de dix-sept n'avait été atteint qu'une seule fois, en 1898; ils auraient même été dix-neuf, si une angine malencontreuse n'avait motivé, au dernier moment, l'abstention de Mountain Apple, le plus sérieux représentant de l'élevage anglais. Je dois reconnaître d'ailleurs, que, malgré ce nombre inusité de partants, le départ a été donné d'une magistrale façon par M. Descordes, l'habile starter de la Société d'Encouragement. D'autre part, le temps de la course a été inférieur de trois cinquièmes de seconde au record de 3 m. 15 s. établi par Quo Vadis, en 1903. Cette constatation suffit à prouver combien le train, assuré par Valda et Sir Archibald, a été vif et soutenu : c'est une garantie de la



Le départ.

Le départ a été un peu retardé et les rubans ont été cassés deux fois, par suite de la nervosité de certains concurrents; finalement, le signal a été donné dans des conditions excellentes, et les candidats se sont élancés en un peloton compact.

régularité de l'épreuve, une excellente présomption en faveur d'une génération qu'on commençait à décrier et aussi l'explication de la performance obscure de Grill Room, qui s'est trouvé sans ressources au moment de placer sa pointe finale accoutumée. De son côté, Quintette, désavantagé par le terrain sec, a dû être désorienté par cette allure rapide. Quant à Médéah, après avoir semblé aller mieux qu'aucune autre, elle s'est effondrée complètement à l'entrée de la ligne droite. Bref, à part celle de Gambaiseuil, le compagnon d'écurie

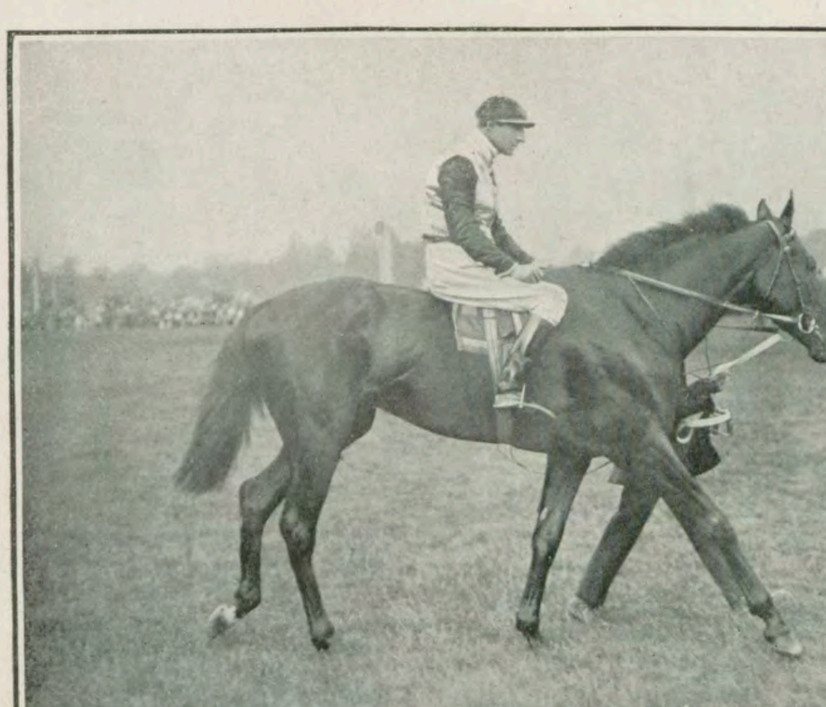
Après la course.

Tandis que Northeast est pansé après sa victoire, Mme Vanderbilt vient admirer le courageux lutteur qui porta à la gloire les couleurs de son mari.

du gagnant, les seules courses à retenir sont celles des trois premiers : Northeast, Sauge Pourprée et Souvigny. Ce dernier, notamment, après avoir attendu à l'arrière-garde, s'est rapproché sur la fin d'une manière impressionnante; à six centimètres du poteau, il était encore neuvième, à 6 longueurs du gagnant, et il s'est placé troisième, à une longueur et demie. Sauge Pourprée, elle aussi, a paru très menaçante au moment de son effort; mais Northeast a résisté nettement à ces attaques. Il a été monté d'une façon remarquable par son jockey, J. Childs: après s'être maintenu en troisième ou quatrième position pendant tout le parcours, il a démarré très habilement à l'entrée de la ligne droite et a filé au poteau dans une allure souple et facile. Northeast s'affirme ainsi comme le meilleur cheval : l'ensemble de sa carrière de trois ans nous montrait, jusqu'ici, ses progrès constants. Il est certainement très amélioré depuis sa course du Prix des Cars, derrière Conquistador; et sa performance récente dans le Derby pourrait permettre de supposer qu'il aurait suppléé son compagnon Sea Sick s'il l'avait cru réellement en danger.

Le premier et la seconde du Grand Prix sont tous deux des produits de Perth: le fameux étalon de M. Caillault confirme ainsi la valeur dont il a fait preuve les années précédentes en se classant quatrième, puis premier sur la liste des étalons gagnants. C'est un résultat magnifique, au bout de quatre années de monte.

René Riondet.



Félicitations.

Les félicitations furent nombreuses, il y en avait pour le sympathique sportsman, pour le sagace éleveur, pour l'heureux propriétaire et pour l'habile entraîneur.

Sir Archibald.

Le cheval de M. A. Basset venait d'Angleterre, précédé de la réputation de manquer de fond; il nous l'a prouvé en s'effondrant après avoir mené à toute allure.

Saint Magnus.

Le second représentant de l'élevage anglais, à M. Kirkwell, s'est comporté modestement; il n'a jamais pu figurer parmi les premiers rangs. Dès le départ, il a joué le rôle de figurant.

DE PARIS A MOSCOU SANS ARRÊT, OU

Se rendre de Paris à Moscou en une seule traite, en couvrant sans étape 3.100 kilomètres, telle est la performance que viennent d'accomplir Sorel et Rougier. Sous la pluie battante, Ils ont traversé la France et l'Alle-

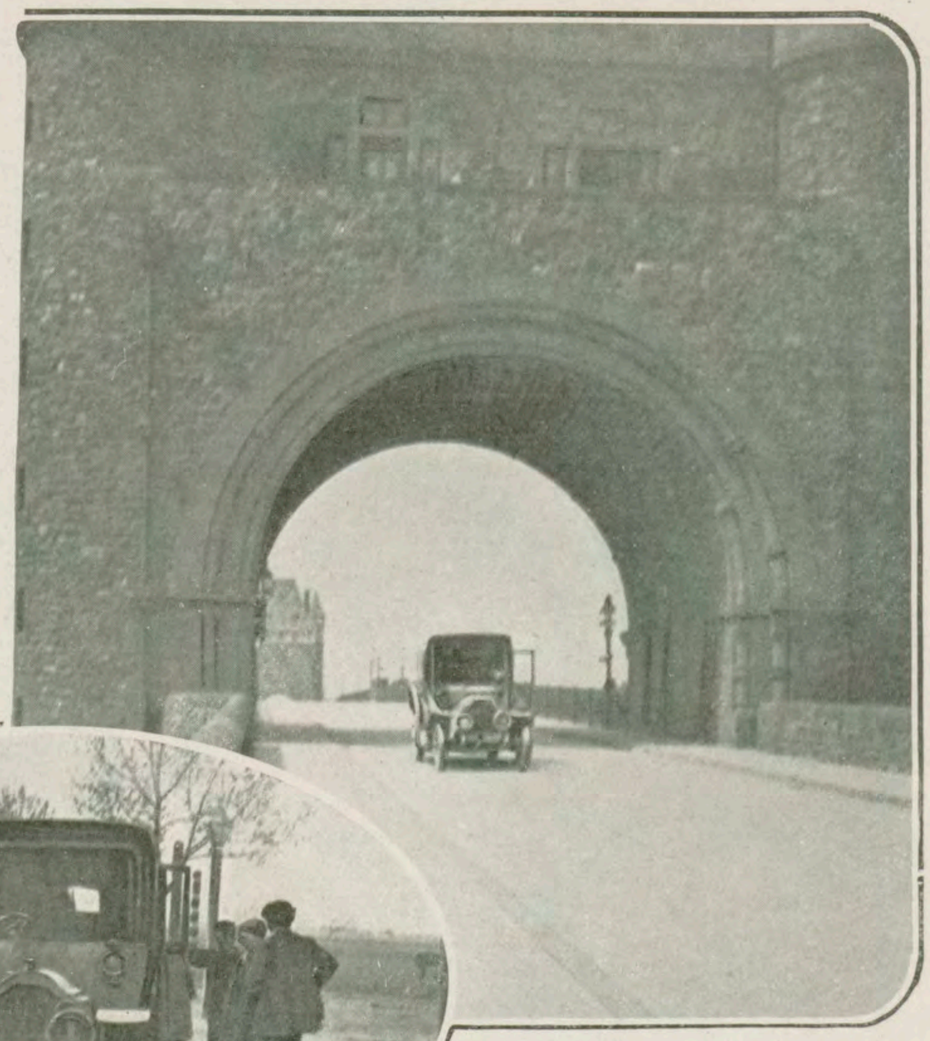
Le jeudi 21 mai, à 9 heures du soir, sous une pluie battante, une petite foule se pressait devant la gare de Joinville, au sommet de la descente pavée qui mène au pont sur la Marne, autour d'une automobile qui se préparait à accomplir une performance peu ordinaire.

La voiture que nous examinions tous avec intérêt, n'avait pourtant rien d'un monstre de course. Elle ressemblait plutôt à une confortable berline de voyage, dans laquelle nombre de jeunes mariés auraient rêvé faire leur voyage de noces. C'était un double coupé à conduite intérieure, sous le capot duquel, adorné de la double croix lorraine, dormait, pour l'instant, un respectable moteur 40 chevaux Lorraine-Dietrich. Il suffisait d'y jeter un coup d'œil pour s'apercevoir que ceux qui allaient y prendre place avaient l'intention d'aller plus loin que Châlons-sur-Marne. Leurs bagages, leurs provisions de bouche et de pneus, les quatre phares fixes B. R. C. qui projetaient à l'avant leurs feux puissants, et le projecteur a pivot dont les rayons, au gré du conducteur, tantôt fouillaient la route, tantôt s'élevaient vers le ciel, suffisaient pour montrer qu'il s'agissait là d'une expédition de longue haleine. Aux roues, des rouges ferrés Continental montés sur jantes amovibles, se préparaient à subir les assauts des routes les plus variées et les plus dures.

Il s'agissait, en effet, de rien moins que de franchir la distance qui sépare Paris de Moscou, 3.100 kilomètres, en une seule étape, sans arrêt ni repos, en continuant à rouler la nuit comme le jour. Jamais épreuve d'endurance semblable n'avait été tentée. En 1895, le regretté Levassor était resté pendant 48 h. 48 m. à la barre de sa voiture, de Paris à Bordeaux et retour. C'était le record. Il devait être battu de loin, non par un seul conducteur. la chose eût été impossible, mais par deux spécialistes en la matière, Rougier et Sorel, qui, tous deux, avaient déjà à leur actif nombre de raids de longue distance. Ils devaient se relayer au volant et conduire à tour de rôle. Ils emmenaient avec eux un mécanicien débrouillard, Bohn. Avec eux, ils devaient prendre un pilote ou interprète. La voiture, en ordre de marche, avec ses réservoirs d'essence (210 litres) et d'huile (20 litres), ses pneus Continental, ses jantes amovibles, ses quatre phares et son projecteur alpha B. R. C. et ses neuf bouteilles d'acétylène, ses outils et pièces de rechange ne pesait pas moins de 2.500 kilos, sans compter les voyageurs. La pluie, fine d'abord, commençait à s'épaissir, et c'est sous l'averse que le départ fut donné, à 9 h. 1/2, après qu'un procès-verbal constatant l'heure exacte et contenant le signalement de la voiture eut été signé par tous les journalistes présents et par M. Davenne, huissier près le tribunal de la Seine. La pluie, qui devint bientôt torrentielle, ne devait pas les abandonner avant Varsovie.

L'itinéraire adopté était le suivant : Châlons, Verdun, Mars-la-Tour, Vionville (douane allemande), Metz, Saarbruk, Kaiserslautern, Worms, Gros-Gérau, Francfort-sur-le-Mein, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Naumburg, Leipzig, Francfort-sur-Oder, Schwiebus, Pinne, Posen, Stralkowo (douane allemande); Slupzy (douane russe), Varsovie, Brest-Litowski, Slutz, Bobrinski, Rostlav, Moscou. Les postes de ravitaillement avaient été installés à Metz, Francfort-sur-le-Mein, Posen, Varsovie, Slutz et Rostlav. Chaque poste comportait 200 litres d'essence, 20 litres d'huile et quatre pneus complets.

Sorel avait pris le volant au départ et retrouvait Rougier à Metz. Leur intention était de dormir à tour de rôle dans la voi-

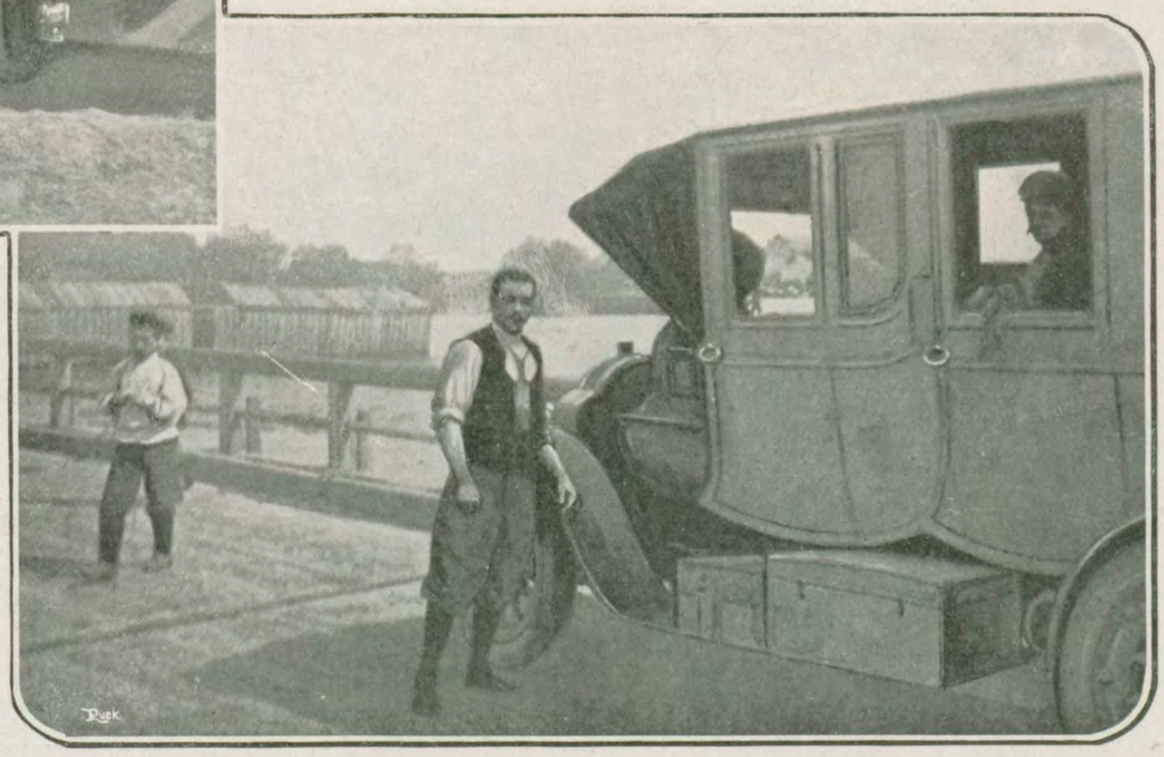


La traversée du Rhin à Worms.

En Allemagne, les recordmen trouvèrent plusieurs routes barrées et durent traverser le Rhin à Worms. (*Pneumatiques* Continental, *phares* Alpha B. R. C.)

La douane allemande à Stralkowo.

Les opérations furent rapidement effectuées et, au bout d'un quart d'heure, la voiture put continuer sa route.



La douane russe à Slupzy.

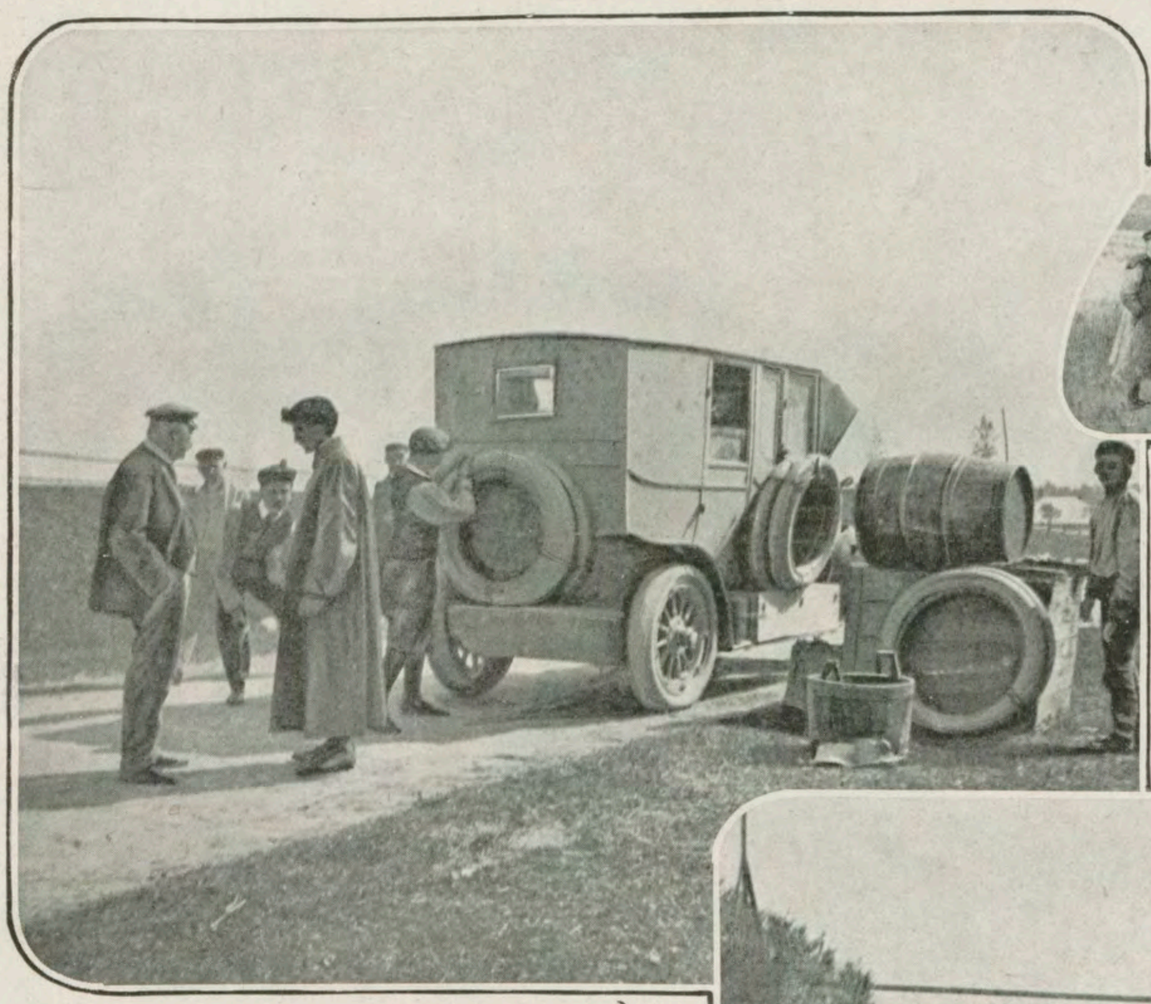
Il en fut autrement à la douane russe, où les recordmen perdirent plus de deux heures. (*Phares* Alpha B. R. C., *pneumatiques* Continental.)

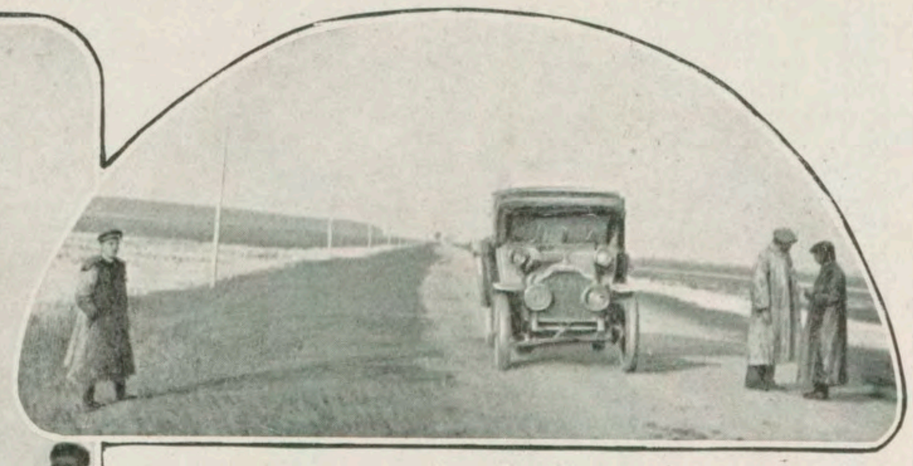
Le passage de la Bérésina.

En Russie, les recordmen se trouvèrent aux prises avec les inondations qui débordaient souvent sur la route elle-même.

3.100 KILOMÈTRES EN UNE SEULE ÉTAPE

magne ℘ Dans le steppe humide et désolé de la Russie, ils connurent les cahots sans nombre ℘ Mais leur énergie et leur habileté ont triomphé de tous les incidents, et ont établi un record qui sera difficilement battu ℘ ℘ ℘ ℘ ℘





Le Steppe inondé.

Pendant des kilomètres, la route s'étend à perte de vue, bordée d'eau de chaque côté (Phares Alpha B.R.C.)

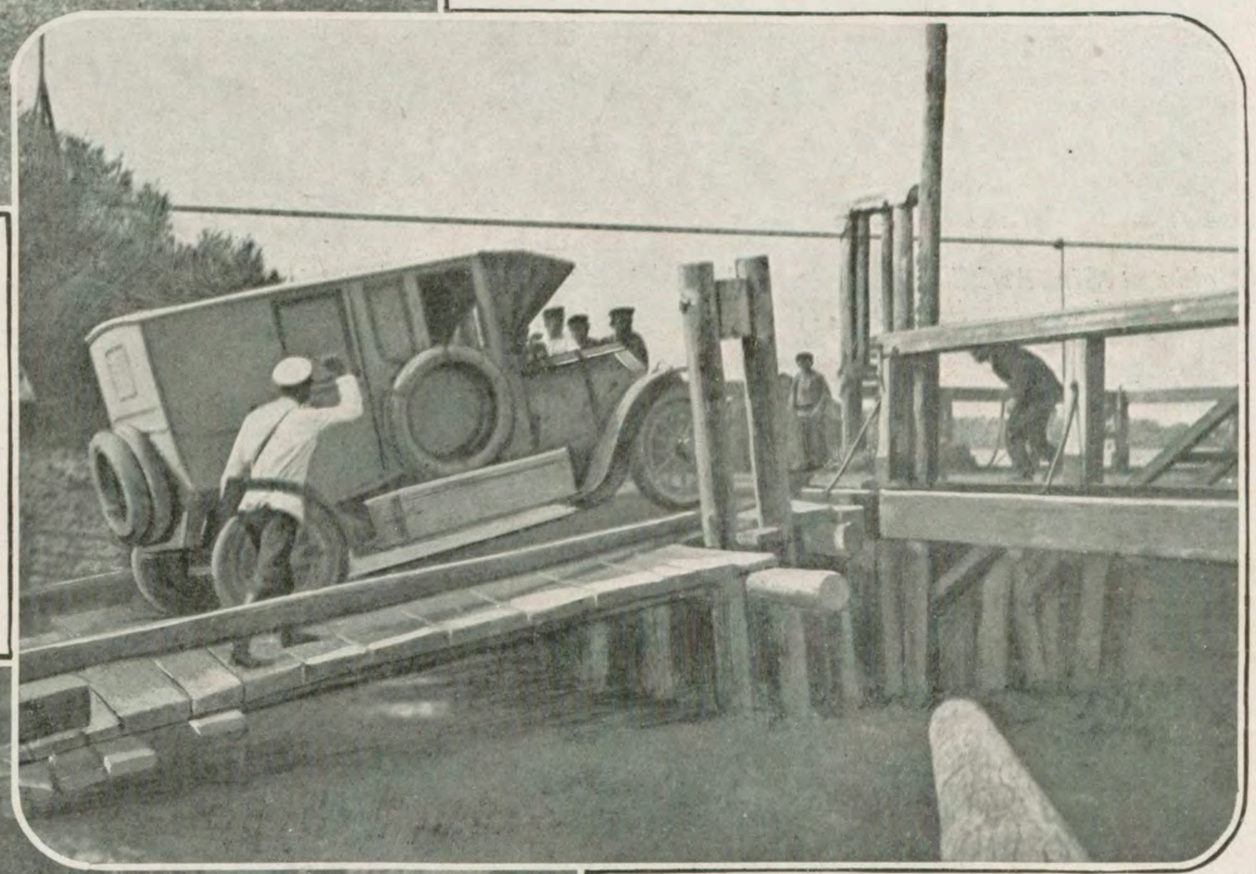
aussi vite que le jour, et notre projecteur mobile nous rendit de grands services dans les parties sinueuses de la route, en nous permettant d'éclairer les virages avant de nous y aventurer ». Les deux voyageurs ont gardé une

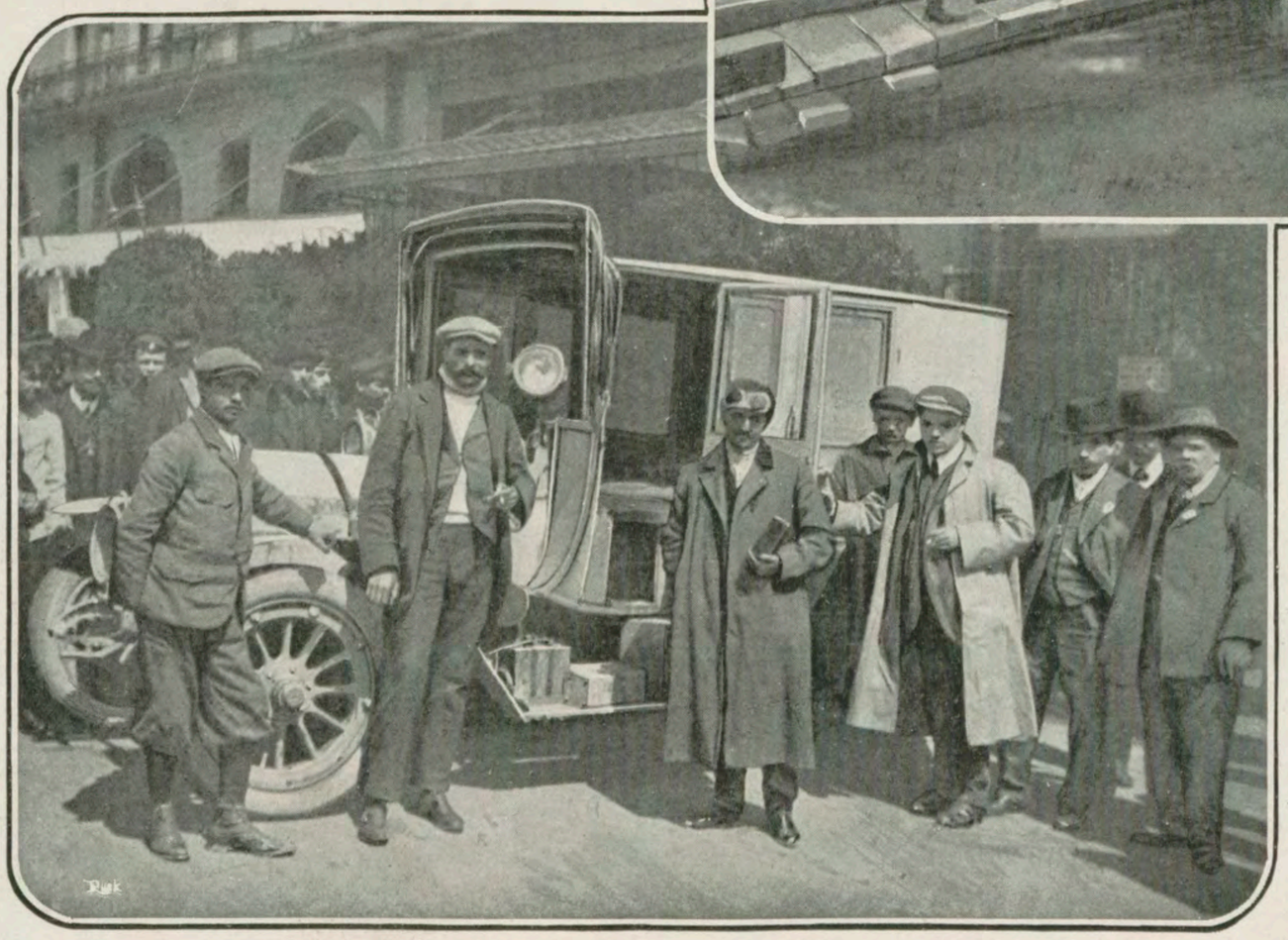
Le ravitaillement à Slutz.

C'est en plein steppe, au bord de la route, que se trouvaient rangés le baril d'essence, les bidons d'huile et les Continental *de rechange.*

ture. Mais les routes sont si mauvaises que les cahots terribles empêchaient tout repos.

Le brouillard les gêna fort pendant presque tout le parcours. « Fort heureusement, nous dirent-ils, à leur retour, la lumière intensive de nos phares Alpha B. R. C. nous permit de marcher la nuit





Sur la place du Théâtre, à Moscou.

C'est le 26 mai, à 11 h. 1/2 du matin (heure russe), que les courageux recordmen arrivèrent à Moscou, ayant couvert les 3.100 kilomètres en 83 h. 1/2.

L'embarquement sur un bac.

Pour atteindre le bac, il faut pousser la voiture sur le plan incliné, fait de madriers mal équarris (Pneus Continental, *Phares* Alpha B.R.C.)

impression déplorable des routes russes. Ce n'est pas qu'on risque de s'égarer. De Litovski à Moscou surtout, alors que la route s'éloigne du chemin de fer, elle s'étend sans bifurcation, toute droite, sans virage, sans pente, traversant les cours d'eau, à gué quand ils ne sont pas trop larges, sur des madriers plus ou moins assujettis sur deux poutres, quand la largeur nécessite un pont.

Dans quelques parties, la route est entretenue, mais alors on place des blocs de pierre en travers, pour forcer les voitures à passer en dehors. Bref, la Lorraine-Dietrich et ses Continental triomphèrent de tous les obstacles, et, le lundi matin, elle franchissait la Moskowa, pénétrait dans la ville sainte et s'arrêtait place des Théâtres, à 11 h. 1/2, heure russe. Les 3.100 kilomètres avaient été couverts en 83 h. 1/2. soit une vitesse moyenne de 37 kilomètres à l'heure, y compris tous les arrêts de ravitaillement, et celui de 2 h. 1/2 à la douane russe. C'est une performance qui fait honneur à la voiture et à ses conducteurs.

F.-A. WHEEL.

LE GRAND PRIX DE PARIS

Après le tournant du moulin.

Dès le départ, le train a été assuré à une allure très rapide par Sir Archibald, Friand et Valda. Weber II les suit de près, puis viennent Northeast, Conquistador, Gambaiseuil, Méléah, Gigolo II, Quintette et Sinaï.

Avant l'entrée de la ligne droite.

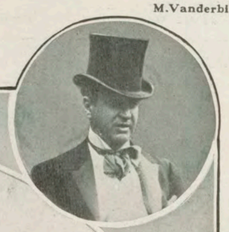
Valda et Sir Archibald encadrent Conquistador, devant Northeast, Méléah, Gambaiseuil, Weber II, Saint Magnus, etc.

L'arrivée.

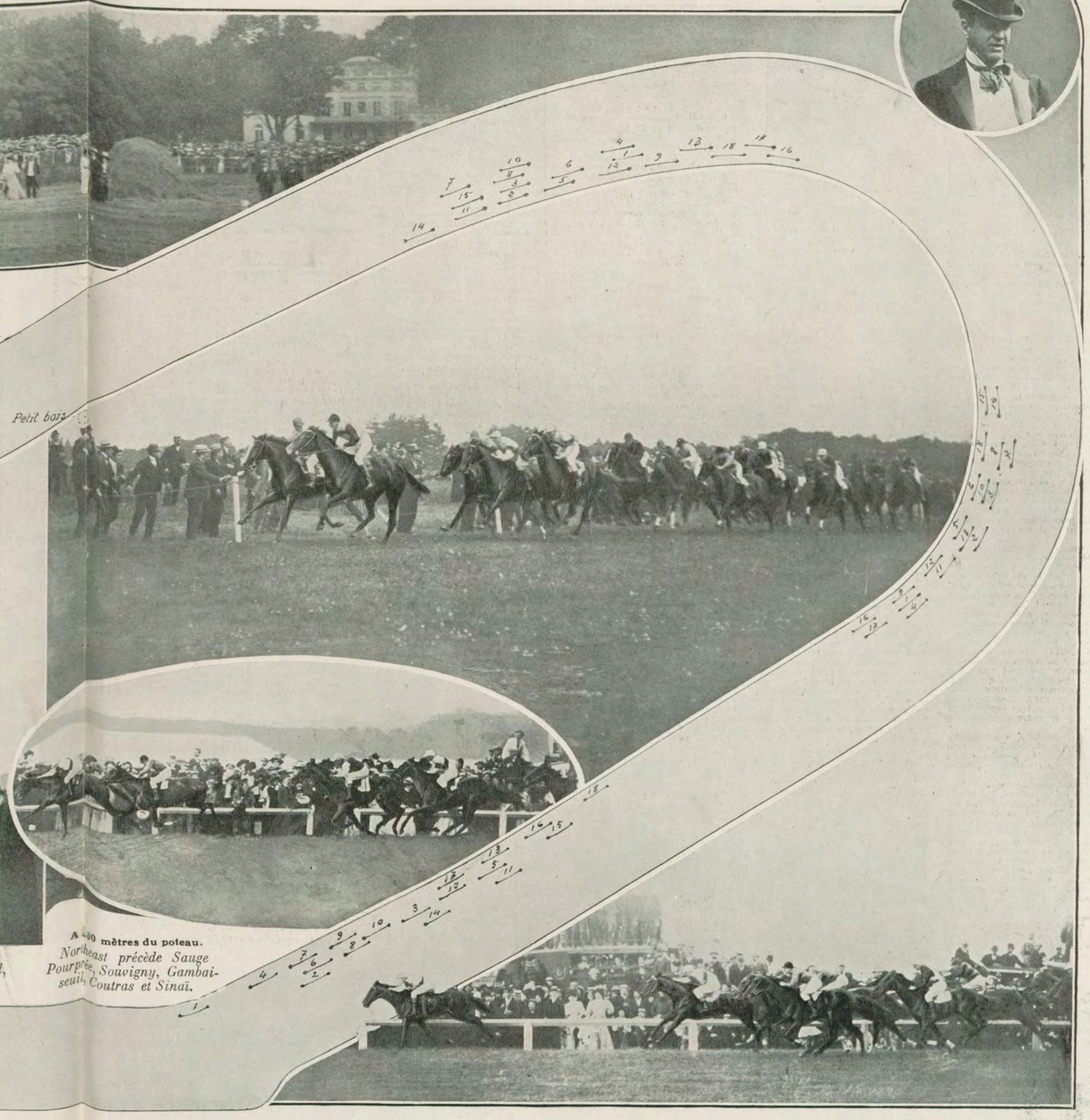
Northeast bat d'une demi-longueur Sauge Pourprée; Souvigny, troisième, à une longueur devant Gambaiseuil, Sinaï, Quintette et Coutras.

W. Duke.

VICTOIRE DE NORTHEAST



M. Vanderbilt



A 400 mètres du poteau.

Northeast précède Sauge Pourprée, Souvigny, Gambaiseuil, Coutras et Sinaï.

Le bas de la descente (en haut).

Valda et Sir Archibald sont en tête, devant Conquistador, Northeast, Gambaiseuil, Méléah, Sinaï, Weber II, Sauge Pourprée, Souvigny, Grill Room.

A l'entrée de la ligne droite.

Northeast vient de démarrer devant Gambaiseuil, Coutras, Sauge Pourprée, Sinaï, Conquistador, Grill Room, Gigolo II et Souvigny, qui est encore neuvième.

Le compte rendu schématique de la course.

Aux moments les plus intéressants du parcours, la position des concurrents est indiquée sur le plan de la piste par des numéros qui se réfèrent de la façon suivante : 1. Northeast. — 2. Sauge Pourprée. — 3. Souvigny. — 4. Gambaiseuil. — 5. Quintette. — 6. Sinaï. — 7. Coutras. — 8. Grill Room. — 9. Conquistador. — 10. Gigolo II. — 11. Saint Magnus. — 12. Méléah. — 13. Weber II. — 14. Holbein. — 15. Lieutel. — 16. Valda. — 17. Sir Archibald. — 18. Friand.

(Voir l'article pages 388 et 389).

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Ces deux chauffeurs de 11 et 9 ans ne sont pas sur un jouet, mais sur une voiture automobile de 3 chx. 1/2, avec laquelle ils sillonnent les routes de l'Allier

GARDONS LES MÊMES

L « 'ENNUI naquit un jour de l'uniformité ». Je viens de vérifier une fois de plus la vérité de cet adage, j'ai refait, la semaine dernière, le Circuit de Dieppe. Il m'a semblé aussi bien à Dieppe que sur le parcours, que le Grand Prix ne rencontrait pas le même enthousiasme que l'an dernier. Moi-même, j'ai parcouru sans émotion les kilomètres sur lesquels, dans quinze jours d'ici, les rois de la vitesse vont se livrer d'homériques combats. Le virage d'Ancourt m'a laissé froid; je n'ai donné qu'un coup d'œil à celui de Londinières, et la descente d'Eu ne m'a pas fait la moindre impression. C'est un pays que nous connaissons trop. Et je crains bien que tout le monde ne soit un peu comme moi.

Avec quel intérêt n'aurions-nous pas été visiter quelque nouveau circuit, étudier ses pentes et ses virages, attentifs à la surprise qui nous attend au détour du chemin! Mais, là, il n'est pas une borne qui ne nous soit familière.

Les paysages aussi nous sont trop connus. Il nous semble que c'est la même pièce que nous allons voir jouer dans les mêmes décors. C'est le raisonnement que se tiennent nombre de chauffeurs. J'en connais pas mal qui n'ont jamais, jusqu'ici, manqué une grande épreuve d'automobiles et qui hésitent fort à retourner cette année à Dieppe, tout simplement parce que le cadre leur est trop connu.

Les populations elles-memes sont moins enthousiastes. Pourvu qu'elles ne se rabattent pas trop sur notre porte-monnaie, sous prétexte de compensation!

Quelques modifications, cependant, ont été apportées, qui modifieront un peu l'aspect de la course. Les tribunes, qui se trouvaient sur la partie du triangle qui va de Dieppe à Eu, ont été reportées sur la route d'Envermeu, à quelque distance de la course. Le spectacle sera très curieux, car, du haut des tribunes, on pourra apercevoir les voitures sur l'autre partie de la route, les voir prendre le virage de la Fourche et enfin, passer en vitesse au pied des tribunes.

Les travaux étaient peu avancés, et il faudra fortement activer pour être prêt à temps.

MARCEL VIOLLETTE.

Notre regretté collaborateur Tampier, qui vient de mourir, emporté par un empoisonnement.

CYCLISME

Les concurrents de la course Paris-Reims (160 kilomètres), passent à Château-Thierry. La course a été gagnée par Charpiot, en 5 h. 17 m.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE

HOURLIER a remporté le Championnat de France de vitesse, par surprise. Parent a triomphé dans le Championnat de France, derrière moto, de Darragon qui était malade. Voici donc, pour 1908, deux hommes qui portent un titre que, en toute logique, ils n'ont pas gagné, avec toutes les garanties de supériorité sur leurs adversaires. Donc, il semble que cette formule est absolument inexacte et antisportive

Je ne dis pas que la victoire ne serait pas revenue à Hourlier, si la course avait été régulière, à Parent, si Darragon n'avait pas été souffrant. Ce que je constate, seulement, c'est que ces deux coureurs arborent un maillot tricolore, qu'ils n'ont pas conquis à la force de la pédale.

Pourquoi ne ferions-nous pas comme en Amérique, où le champion est celui qui, au cours de toute la saison, a remporté le plus de victoires? Pourquoi, sans aller si loin, n'imiterait-on pas l'exemple donné par la Galerie des Machines pour son Championnat d'Hiver? De cette façon, l'homme qui serait battu serait forcé de l'être régulièrement, et ne pourrait en appeler de sa défaite qui serait le résultat de nombreuses épreuves.

Ne trouvez-vous pas cette méthode cent fois plus pratique que celle que nous employons pour nos épreuves classiques? Aussi bien, même sans aller si loin, je prétends que la finale en trois manches est autrement plus sûre, et d'un résultat plus sportif, que celle où l'homme enfermé ou victime d'un lâchage, mais meilleur, se verra battu par bien moins bon que lui.

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 7 au 11 juin 1908.

ATHLÉTISME

Dimanche 7 juin.

Saint-Cloud. : Le Stade français bat le Racing-Club de Bruxelles, par 5 épreuves sur 7.

CYCLISME

Dimanche 7 juin.

Parc des Princes. — *Prix de la Pentecôte* (30 et 50 kilomètres) : 1. Parent; 2. Contenet; 3. Guignard; 4. Darragon.

Tour de Belgique : Petit-Breton se classe 1er, avec 12 points; 2. Garrigou, 18 points; 3. Platteau, 22 points.

Lundi 8 juin.

Parc des Princes. — *Match de vitesse* (1.333 mètres) : 1. Friol; 2. Poulain; 3. Major Taylor; 4. Hourlier.

Handicap international (536 mètres) : 1. Tournadour; 2. Ledoc; 3. Dupuy.

HIPPISME

Dimanche 7 juin.

Auteuil. — *Grand Steeplechase de Paris* (6.500 mètres, 125.000 francs) : 1. Dandolo, à M. E. Fischhof (A. Carter); 2. Pharaon; 3. Adonis II. (10 partants.)

Lundi 8 juin.

Saint-Cloud. — *Prix Flying Fox* (2 400 mètres, 20.000 francs) : 1. Weber II, au baron de Nexon (Parfrement); 2. Magellan; 3. Carni Comba. (9 partants.)

Mercredi 10 juin.

Auteuil. — *Grande course de haies* (5.000 mètres, 50 000 francs). 1. Ingénu, à M. A. Coblentz (J. Bartholomew); 2. Henri IV; 3. Lavandier. (10 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Le problème de l'aviation : sa solution par l'aéroplane, par ARMENGAUD, jeune. — Issu d'une conférence très applaudie faite au Conservatoire des Arts et Métiers, cet ouvrage contient un historique sommaire et un exposé actuel de la question. — Suit, au point de vue pratique, un exposé des conditions empiriques de l'aviation : essais personnels des expérimentateurs, rôle des éléments ambiants, électricité atmosphérique, etc. — Deux tableaux synoptiques contiennent : l'un, les schémas des différents aéroplanes; l'autre, l'ensemble des formules applicables à la construction de l'aéroplane. Illustré de vues sur les vols les plus récents, ce travail puise aux sources originales des premiers traités sur cette question. La forme attrayante, dépouillée des formules trop spéciales pour le grand public, et suffisamment précise au point de vue technique, rendra facile la lecture de cet ouvrage.

ATHLÉTISME

Lagarde, vainqueur du Challenge Gabard, à Bordeaux, lançant le disque à 35 mètres. Il a triomphé aussi dans le lancement du poids.

MARVIN HART ENTRE EN SCÈNE

TANDIS que Tommy Burns et Jack Johnson se disputent tous deux le titre de champion du monde, sinon par des actes, tout au moins par des paroles, il existe, en Amérique, un pugiliste de réelle valeur qui leur lance un défi.

Ce boxeur se nomme Marvin Hart. Il a disputé 39 combats, et a enregistré 5 défaites : une seule par knock-out, et quatre aux points. Ce fut un noble inconnu, Billy Hanrahan, qui le fit knock-out, lui décochant un cross à la mâchoire, au moment où Hart venait de lui serrer la main, au début du match. Puis, il fut battu aux points par Jack Root en 6 rounds, en 1902, mais, en 1905, à Reno, pour le titre de champion du monde, sous l'arbitrage de Jeffries, Marvin Hart prenait sa revanche, et le battait en 12 reprises. Il fut battu par Georges Gardiner en 12 rounds, en 1903, mais en 1904, il faisait match nul avec lui en 15 rounds. A Los Angeles, il était déclaré vainqueur au vingtième round d'un combat avec Tommy Burns, mais les protestations du public prouvaient que la décision n'était pas universellement approuvée. Enfin, sa dernière défaite, ce fut Mike Schreck qui la lui fit subir le 30 mai 1907, à Tonopoh. Le match durait 21 reprises. A la sixième, Marvin Hart se cassait le poignet, et, pendant les 15 derniers rounds, il continuait à combattre : son bras endommagé pendait le long de son corps, et, de l'autre, il attaquait et esquivait. Mike Schreck ne put le mettre knock-out.

Enfin, parmi ses victoires, il convient de citer celle qu'il remporta en 1905, sur Jack Johnson, en 20 rounds.

J. MORTANE.

HIPPISME

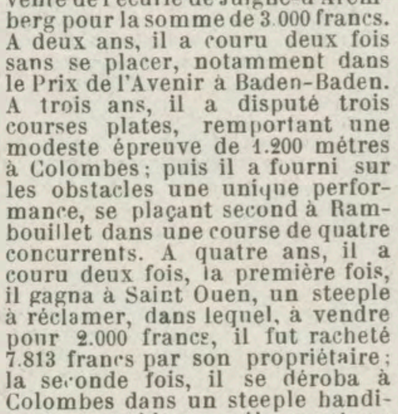
Benjo, monté par M. Ed. Herkens, vainqueur du Prix de l'Omnium et du Prix du saut en longueur au Concours hippique international d'Anvers.

LE GAGNANT DU GRAND STEEPLE

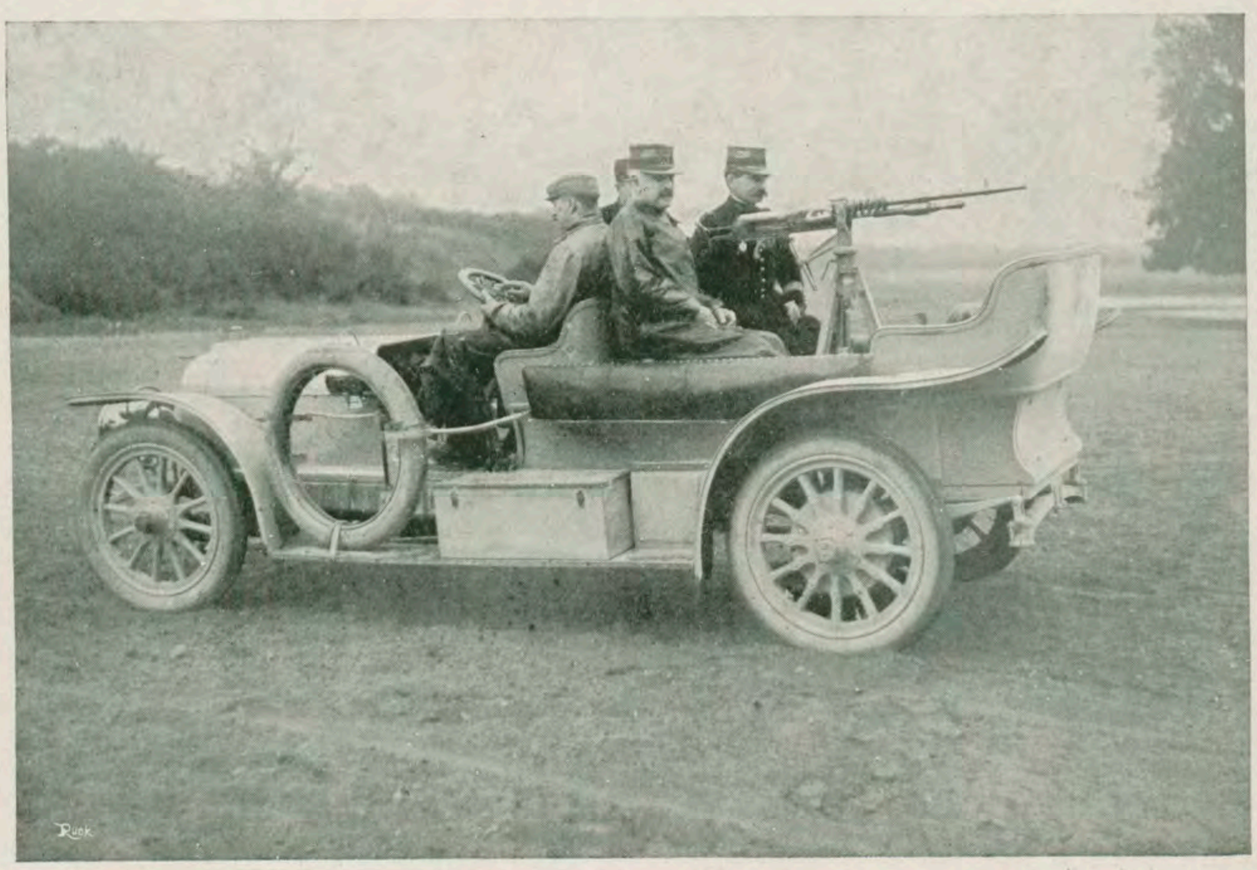
LA grande épreuve du steeple chasing français a été remportée l'autre jour par un vétéran, âgé de 9 ans, qui s'était déjà adjugé ce trophée quatre ans auparavant. Il est assez rare, dans notre pays, de voir un animal résister aussi longtemps aux fatigues qui lui sont imposées; cet exemple d'une endurance peu commune mérite qu'on s'y arrête.

En 1900, Dandolo a été acheté yearling par M. Fischhof à la vente de l'écurie de Juigné-d'Aremberg pour la somme de 3.000 francs. A deux ans, il a couru deux fois sans se placer, notamment dans le Prix de l'Avenir à Baden-Baden. A trois ans, il a disputé trois courses plates, remportant une modeste épreuve de 1.200 mètres à Colombes; puis il a fourni sur les obstacles une unique performance, se plaçant second à Rambouillet dans une course de quatre concurrents. A quatre ans, il a couru deux fois, la première fois, il gagna à Saint Ouen, un steeple à réclamer, dans lequel, à vendre pour 2.000 francs, il fut racheté 7.813 francs par son propriétaire; la seconde fois, il se déroba à Colombes dans un steeple handicap, et se blessa grièvement en brisant les lices de bois, qui délimitaient la piste: Géta, le vainqueur de cette épreuve, fut aussi victime de cet accident et mourut après sa rentrée au pesage. Remis sur pied pendant l'hiver, il débuta, en février 1904, par une dérobade; puis il se plaça second dans un steeple handicap. Je me souviens encore de cette dernière course à Auteuil; monté par Hollobone, il filait en tête, distançant ses concurrents, mais, à chaque obstacle, il tentait de se dérober et s'arrêtait : il sauta les deux rivières de pied ferme, à force de coups de cravache, et finalement se fit battre d'une encolure par Umber, à M. R, Mills. Qui eut pu prédire, ce jour-là, son brillant avenir? Cependant il apprit peu à peu son métier; la même année, il remporta le steeple annuel d'Enghien et le grand steeple d'Auteuil. Il a continué ensuite le cours de ses succès; sa carrière d'obstacles, qui ne comprend qu'une cinquantaine de courses, est marquée par 15 victoires, qui ont rapporté à son propriétaire près de 550.000 francs.

BOÏARD.



Harper, lauréat de l'exposition de Pau. Au premier plan, M. Ridgway, président du Comité.



LA NOUVELLE MITRAILLEUSE AUTOMOBILE

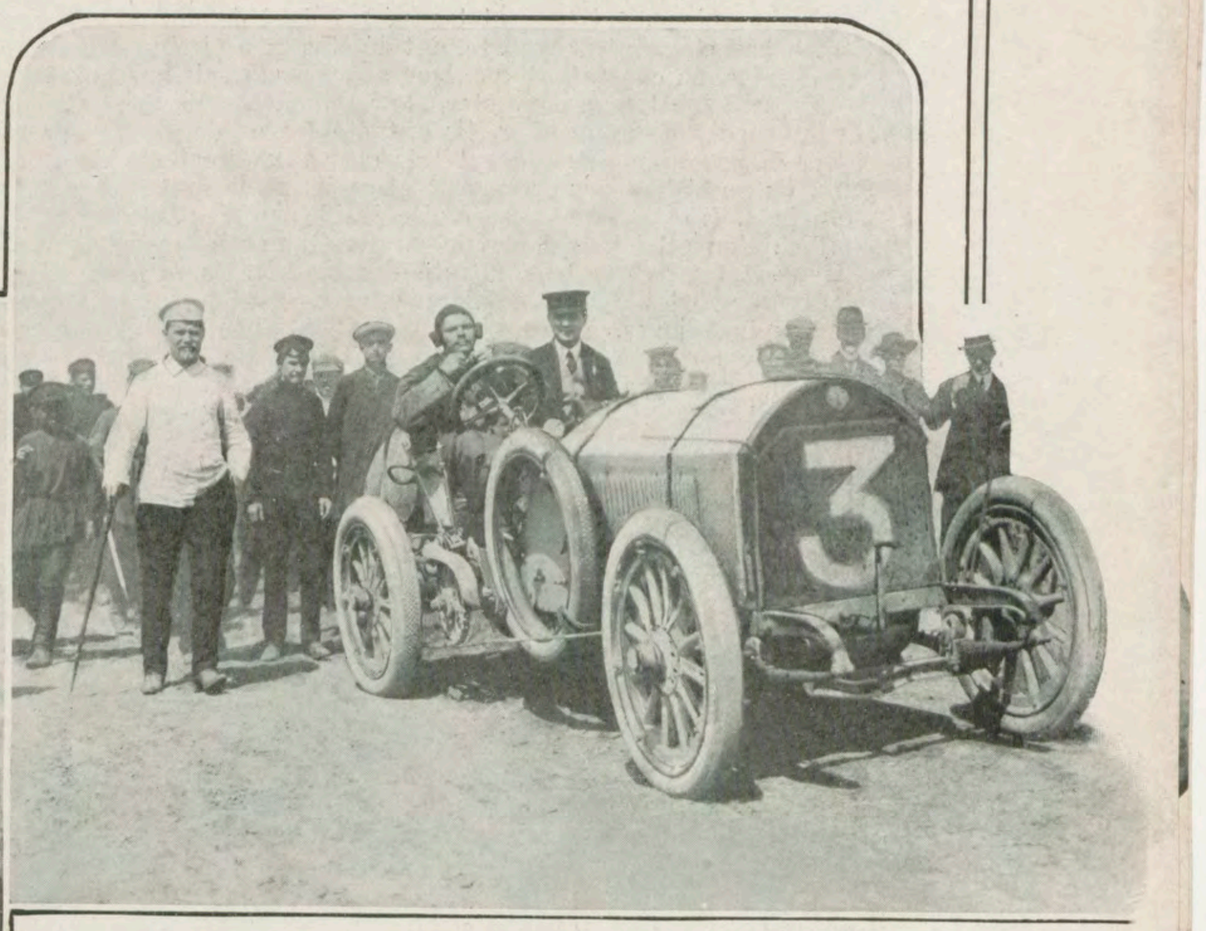
Une nouvelle mitrailleuse automobile, — double phaéton 40 chevaux, — vient d'être expérimentée à Vincennes, et va partir recevoir le baptême du feu à la frontière marocaine.

PÉTERSBOURG-MOSCOU

Un coureur français triomphe au pays ami et allié — Le record est battu

C'est par une victoire française que se termine la course annuelle Pétersbourg-Moscou, dont l'importance s'augmente de ce fait qu'elle est la seule course qui se dispute au pays des boïards. Il y a pour cela une raison excellente, entre beaucoup d'autres, c'est que la route de Moscou à Saint-Pétersbourg est la seule route de Russie. C'est en effet un coureur français, Hémery, qui l'emporte, après une lutte de chaque minute sur Demogeot, un autre de nos compatriotes. Wagner triomphe dans la deuxième catégorie, et il est curieux de voir les trois meilleurs temps faits par les trois amis qui formaient jadis une triplette fameuse

Un chronométreur.
En Russie, tout le monde porte l'uniforme, et le chronométreur officiel ne pouvait manquer d'en arborer un sensationnel.



Hémery.
Gagnant de la Course Saint-Pétersbourg-Moscou, 600 kilomètres, en 8 h. 30 m. 48 s., battant de 51 m. 12 s. le record de l'an dernier. (Pneus Michelin.)

quinze jours, sur la route d'Envermeu, au Grand Prix de l'A. C. F.

De telles épreuves sont excellentes pour le développement de l'automobile en Russie. Dans un pays neuf encore pour notre industrie, il y a des débouchés considérables dont les fabricants français feront bien de s'assurer pendant qu'il en est temps encore. L'A. C. de Russie n'avait rien négligé pour l'organisation. Mais, ce qu'il n'avait pu changer, ce sont les routes. Si celle qui réunit les deux capitales russes est préférable à celle qui amena Sorel et Rougier dans cette même ville de Moscou, elle n'en est pas moins défoncée et encombrée de pierres qui firent de pneumatiques une effroyable consommation.

F.-A. Wheel.

Wagner.
Gagnant de la 2e catég. en 8 h. 49 m. 48 s.
(Pneus Michelin.)

sur les bords de la Seine et qui sont maintenant rangés sous des drapeaux ennemis. Les troisième et quatrième catégories reviennent à Folkin, un débutant et à un vétéran de la route, Hiéronymus.

La grande course annuelle avait suscité chez nos amis un grand enthousiasme. L'organisation était admirable. Les 686 kilomètres de route étaient gardés par des soldats et tout se passa militairement. Il n'est pas jusqu'au chronométreur qui n'avait revêtu une tunique à brandebourgs un bonnet d'astrakan et une cartouchière que n'eût pas désavouée l'hetman des cosaques de la garde. Je vois mal Gaudichart ou Audistère opérer en ce costume dans

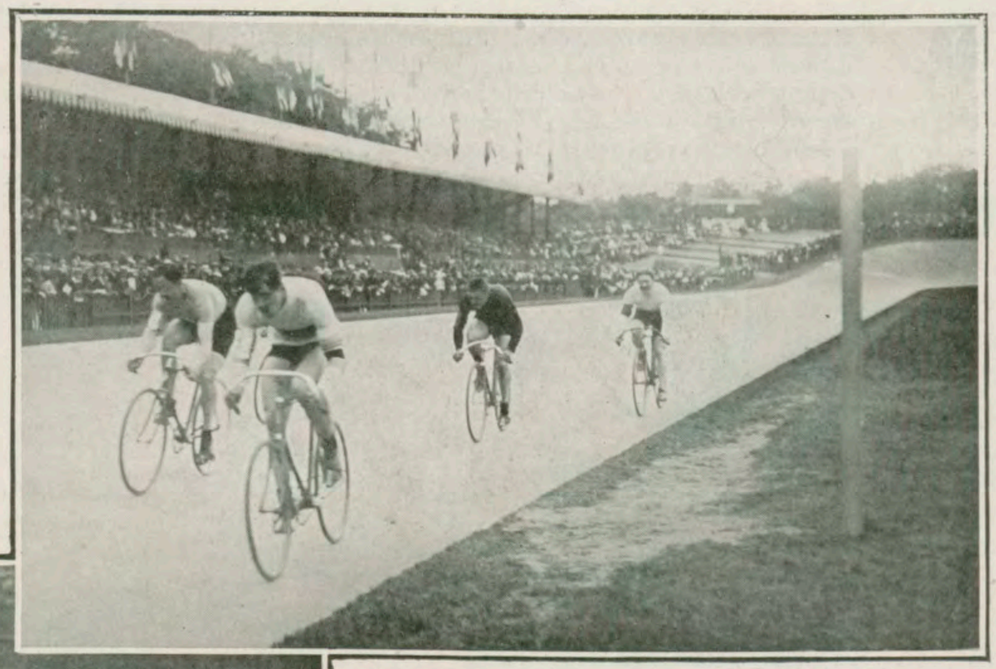
Sur la route.
Contraste amusant, c'est en troïka et en tarentas que les châtelains des environs se rendaient sur la route pour voir passer la course.

LE GRAND PRIX CYCLISTE

La première journée du Grand Prix s'est déroulée devant une foule imposante, qui n'a pas semblé s'attrister de la défection des étoiles

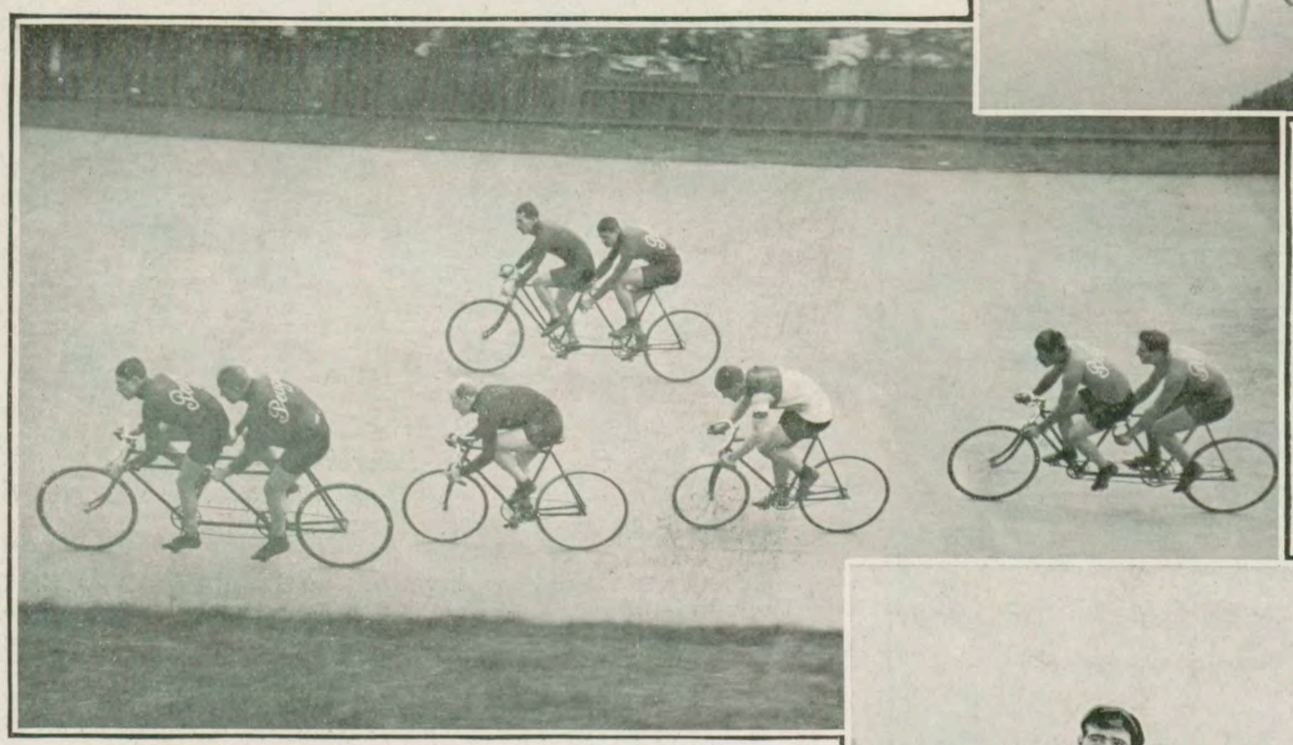
Les champions, qui avaient trouvé spirituel de ne pas prendre part au Grand Prix cycliste, ont dû être bien piteux, dimanche dernier, en constatant que leur absence n'avait pas empêché un seul sportsman d'assister à la réunion. Ils se croyaient plus utiles au succès d'un meeting. Ils ont été forcés de déchanter et d'avouer *in petto* que s'ils coûtent très cher aux directeurs de vélodromes, ils ne valent pas cet argent et qu'ils ne le font pas rentrer aux guichets. Il est triste de se croire établi sur un piédestal et de constater qu'on est à peine sur une carafe. Que cette leçon leur profite, il serait temps que leur fatuité s'amoindrît. Aussi bien, ils se mordent un peu les doigts, condamnés qu'ils sont à un repos forcé pendant quinze jours, à moins qu'ils n'aillent mendier un engagement à prix réduit à Landerneau ou à Bédarieux. Et pendant ce temps-là, les coureurs intelligents qui n'ont pas suivi le mouvement se partagent 20.000 francs de prix, tout en accomplissant une bonne œuvre, puisque la recette est destinée aux pauvres de Paris.

D'ailleurs, je dois avouer que, tandis que les autres années le résultat du Grand Prix pouvait être facilement prévu, celui de 1908



L'arrivée du Prix de l'A. C. F.

Schilles, sur bicyclette Peugeot, *triomphe de Demangel, à une longueur. Avrillon finit troisième, devant Texier.*



Le Prix du Conseil Général.

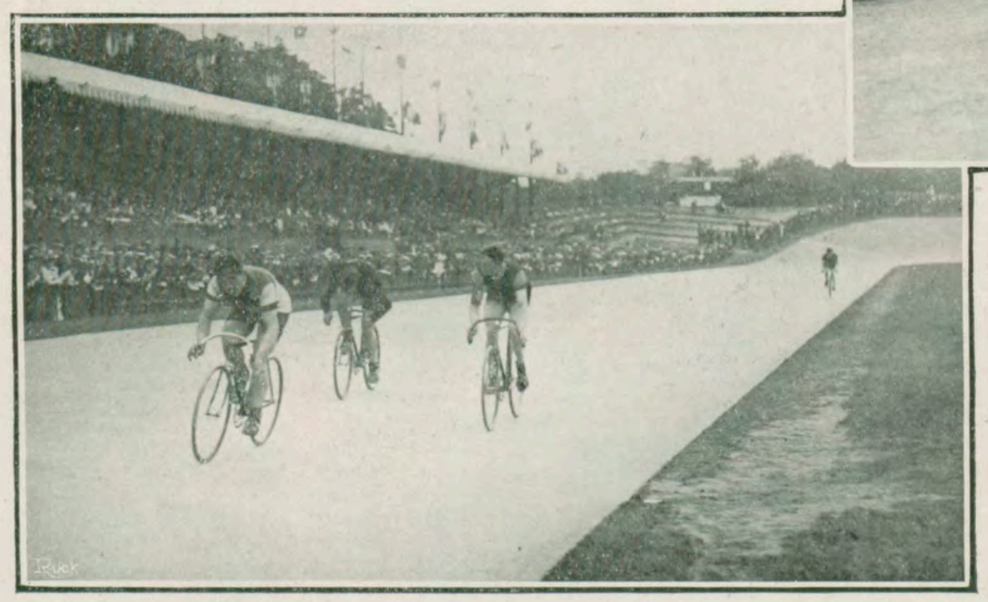
Brocco, sur bicyclette Peugeot, *a triomphé de Seigneur, à 1.600 mètres, de Léon Georget, à 1.700 mètres, et de Jacquelin, à 7 tours.*

est on ne peut plus indécis. Dans les précédentes épreuves, les éliminatoires n'offraient aucun intérêt. Il s'agissait seulement d'une promenade de santé des têtes de série, les autres coureurs se contentant du modeste rôle de comparses. Cette fois-ci, nous avons assisté à des luttes très serrées et la foule qui s'était rendue à Vincennes marqua sa satisfaction par des applaudissements.

Plaignons donc les pauvres champions qui ont cru bon de ne pas s'engager, s'imaginant faire une charmante plaisanterie qui, pour le moins, causerait la mort de l'U. V. F., et adressons-leur nos plus sincères condoléances. Ils ont fait fausse route, leur petite manifestation s'est retournée contre eux, ils sont tristes et moroses aujourd'hui. Ne leur jetons pas la pierre, mais rappelons-leur que sur la terre, il faut éviter d'être trop spirituel,

Un gréviste manager.

Rutt, qu'on est étonné de voir parmi les grévistes, dirigeait l'entraînement de Brocco.



L'arrivée de Jacquelin.

Jacquelin, qui marche à merveille, a brillamment triomphé dans sa série, devant Lorrain.

surtout lorsqu'on n'a aucune disposition pour ce genre de sport.

La première réunion a remporté un très vif succès. Les victoires de Sherwood, de Comès, de Martin, de Lagarde, de Devoissoux, de Bouma, de Piard et de Jacquelin ont été fort applaudies. Le Prix du Conseil Général où Brocco, Jacquelin, Seigneur et Léon Georget se sont livré une bataille passionnante derrière tandems, pendant 50 kilomètres, a prouvé une fois de plus le goût des sportsmen pour ce genre d'épreuves.

La finale du Grand Prix se courra demain. Je crois que Piard, Jacquelin et Comès ou Sherwood se disputeront la timbale. Et j'en serai d'autant plus heureux que chaque fois qu'il s'agit d'accomplir une œuvre généreuse, on est sûr de trouver ces quatre sprinters sympathiques. Les grévistes pourront toujours aller les voir toucher leurs prix.

JACQUES MORTANE.

TOMMY BURNS ET BILL SQUIRES

Tommy Burns a fait une nouvelle exhibition à Paris Il s'est rencontré avec Bill Squires, champion d'Australie, qu'il avait déjà battu en un round, à San-Francisco, le 14 juillet 1907

Tommy Burns, désirant assister au Grand Prix de Paris, mais ne voulant pas que ce déplacement lui coutât le moindre argent, eut recours à un expédient dont tous les sportsmen lui seront profondément reconnaissants. Il consentit à fournir un combat au Bowling-Palace. Avouez que ce brave boxeur sait concilier le sport avec ses intérêts. Son esprit d'ordre et d'économie lui fait honneur, et je considère que voilà un beau parti pour une jeune fille. Le prix des places fut donc très élevé (dame! il y avait tant d'engagés dans le Grand Prix, une sélection était si malaisée, que le Canadien voulait beaucoup d'argent pour pouvoir parier sur plusieurs chevaux). Burns distribua un nombre infime de billets de faveur, et il eut l'œil, cet œil d'hypnotiseur qui fait sa gloire, dirigeant les opérations du contrôle avec ce tact que nous lui connaissions, et cette délicatesse plutôt insultante pour les impresarii. Le champion du monde empocha beaucoup de pécunes, et s'en alla, le cœur léger, vers les guichets du pari mutuel de Longchamp. Je ne sais s'il fut aussi brillant, mais je doute qu'il ait obtenu un knock-out aussi aisé qu'avec Bill Squires.

Cette rencontre, que les directeurs du Bowling-Palace avaient mise sur pied avec cet esprit sportif qui nous a valu déjà de si beaux matches, fut intéressante. Elle nous permit de revoir, une fois de plus, Tommy Burns, un Burns qui n'a pas trop à s'employer, pour venir à bout d'un adversaire de valeur, certes, mais, cependant, d'une classe inférieure. Ce Bill Squires possède une belle liste de performances. Sur 21 combats, il a remporté 17 victoires, a perdu un match avec Cripps sur une faute de sa part, au huitième round : a été battu au dix-neuvième round par Jack Sullivan et knock-out par Tommy Burns, en une reprise à San - Francisco, le 4 juillet 1907, en huit rounds, à Paris, le 13 juin 1908.

Au cours de son match, Bill Squires fit preuve de brillantes qualités, et d'une science que ne soupçonne même pas Jewey Smith, le premier adversaire de Burns à Paris.

Toutefois, on voyait qu'il n'était pas de la même classe que son vainqueur, et, d'ailleurs, nous le savions, sans quoi le champion du monde n'aurait pas consenti à le rencontrer. Car, peu de boxeurs s'entendent mieux que lui à mettre en action la moralité de La Fontaine :

« On a souvent besoin d'un plus petit que soi. »

En effet, ce n'est que parmi les hommes de seconde catégorie qu'il cherche des rivaux. Il est partisan de la théorie du moindre effort : on ne saurait lui en faire un grief, c'est tellement agréable. Seulement, un rentier peut se le permettre, pas un champion du monde. C'est, d'ailleurs, l'opinion de Jeffries lui-même.

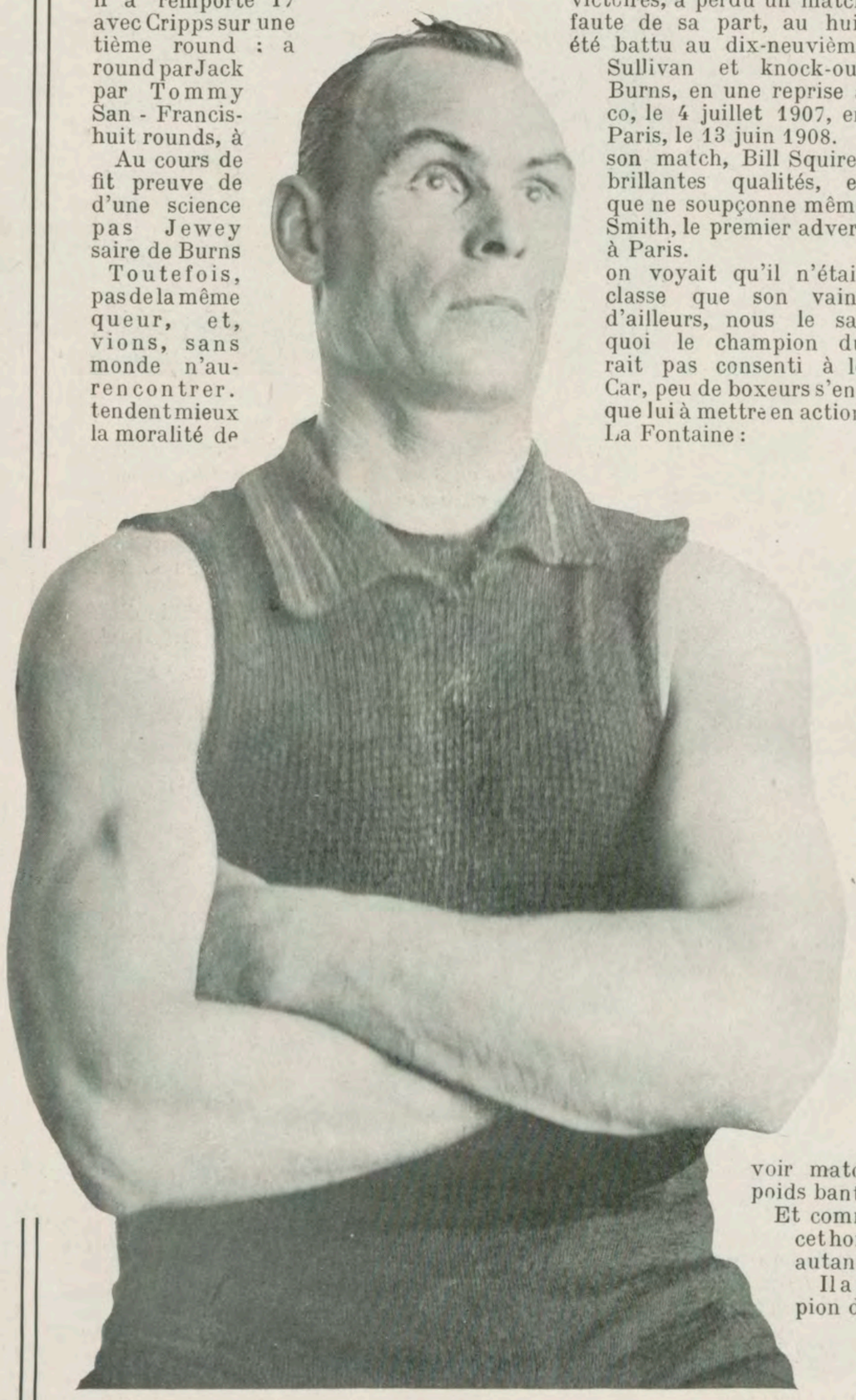
Jeffries, celui qui est et restera le véritable champion, tant que Burns et Johnson ne se seront pas rencontrés, juge de façon assez sévère la conduite du Franco-Canadien. Et, quand je lui attribue la nationalité de Français, j'en suis fier au point de vue sport, mais non pas au point de vue caractère. Jeffries, dans une interview donnée au correspondant du *Sportsman* à New-York, a déclaré que des hommes comme Burns déshonoraient le sport de la boxe, et, qu'il était heureux de s'être retiré du ring, parce que, pour rien au monde, il ne voudrait lui être assimilé. Il prétend que Tommy Burns introduit dans ce sport des mœurs de coupe-gorge ; que jamais il n'aurait osé mettre le marché à la main des organisateurs de matches, comme le fait Burns ; qu'il se serait cru déshonoré d'exiger une bourse de 150.000 francs, gagnant ou perdant, et qu'enfin, durant toute sa carrière, il n'a jamais boxé autrement qu'aux conditions de 75 0/0 pour le vainqueur, 25 0/0 pour le perdant. Avec une certaine ironie, il se moque du champion du monde, qui ne veut pas défendre son titre contre tout venant qualifié pour le faire, et assure que chaque fois qu'un homme de valeur lui a jeté le gant, — fût-il de deux onces, — il l'a relevé, car il détenait un titre qui lui faisait une obligation de combattre avec tous ceux qui prétendaient pouvoir le lui retirer.

En agissant ainsi, Tommy Burns peut rester champion du monde pendant 115 ans — pourvu que Dieu lui prête vie — et il n'éprouvera pas grande difficulté à conserver son titre dans son portefeuille. Tant qu'il sera l'homme que nous connaissons, il consentira à se rencontrer avec des pugilistes inférieurs de sa catégorie. Et, à mesure qu'il déclinera, je ne désespère pas de le voir matcher, un jour, avec des poids bantham.

Et comme il est regrettable que cet homme merveilleux craigne autant d'être mis à l'ouvrage !

Il a tout pour être un champion du monde. Il lui manque une seule chose, la principale : le courage de mettre son titre en jeu avec des hommes capables, pour moins de 150.000 francs.

J. Mortane.



Bill Squires.

Bill Squires, quoique excellent boxeur, a été mis knock-out au huitième round.

Tommy Burns.

Lorsqu'il est venu se faire photographier à La Vie au Grand Air, *Burns a tenu à poser en Napoléon. Son visage rappelle d'ailleurs les traits de Bonaparte.*

Le 4 juillet, La *Vie au Grand Air* publiera un numéro exceptionnel consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

Les Éliminatoires des Jeux Olympiques en Angleterre et en France

Par L. DE FLEURAC

Quelques bons temps — Un record du monde difficile à battre — On a fait disputer, à Londres et à Paris, les épreuves destinées à faire la sélection des champions qui, en juillet prochain, iront sur le Stadium de l'Exposition franco-britannique

Au fond, des deux côtés du détroit, ces épreuves n'ont eu qu'un intérêt tout platonique, car les champions, gens qui n'aiment pas à changer leurs petites habitudes, ne se déplacèrent pas, et les seuls concurrents furent d'illustres inconnus ou des hommes de second ordre, qui n'avaient qu'à gagner à l'absence de leurs vainqueurs habituels.

Et puis, tout bien pesé, ces épreuves ne servaient à rien, car chaque pays ayant le droit d'engager douze hommes par épreuve, il était bien facile, du moins pour la France, de désigner d'avance les hommes ayant le plus de chances, quitte à n'envoyer aux Jeux que ceux qui se seraient distingués lors des Championnats.

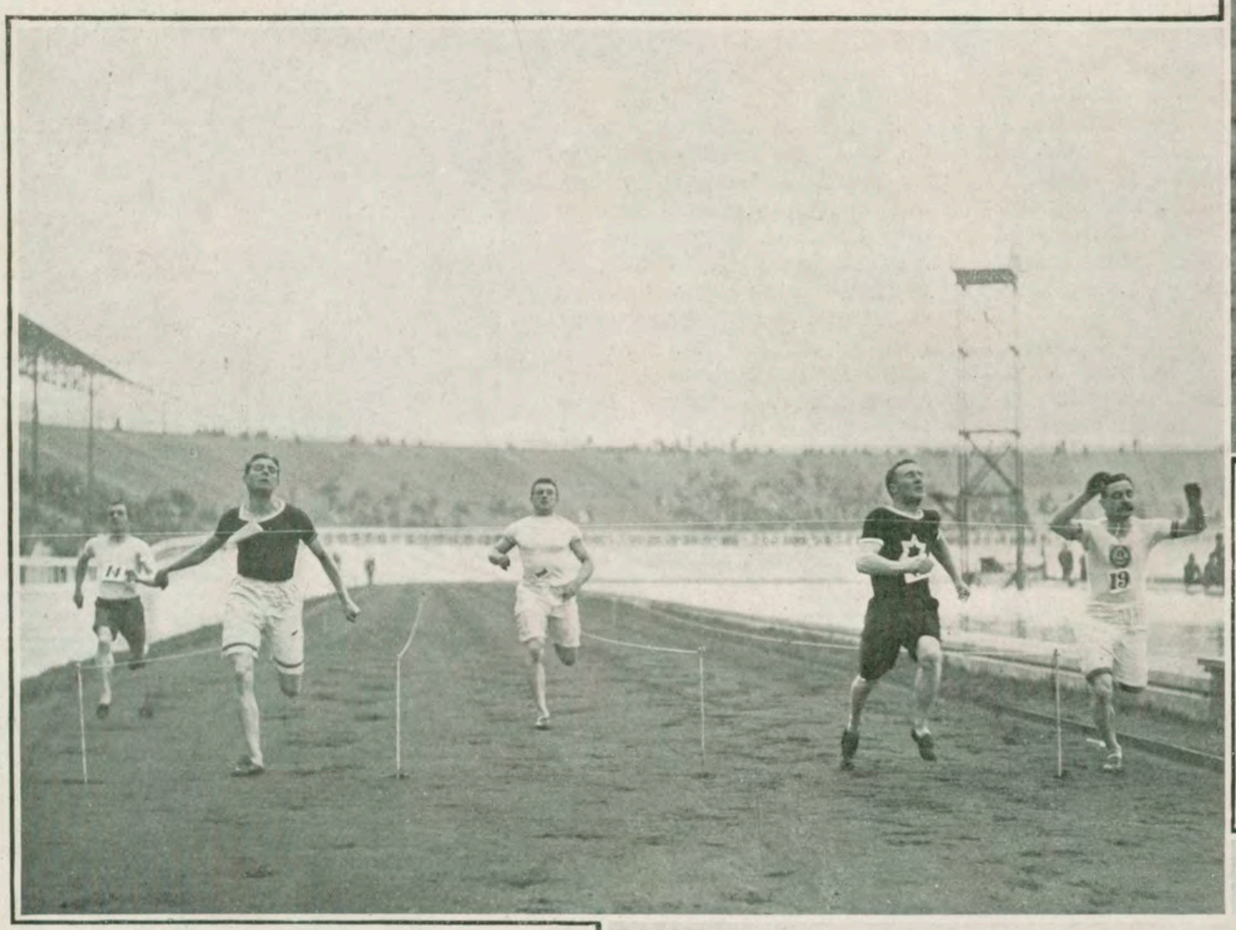
En Angleterre, pays où les athlètes de valeur abondent, la sélection eût été plus difficile à faire d'avance, mais eût été, somme toute, assez juste, car s'il y eut trois révélations, dont une tout à fait sensationnelle, on peut dire que les hommes qui courront le 13 juillet, étaient déjà gens de réputation établie l'an dernier.

Pour ce qui est des résultats, ils furent presque tous, tant en Angleterre qu'en France, de valeur très moyenne

En l'absence du prestigieux Morton et de Astley, Chapman gagna le 100 mètres, en

Un record du monde.

H. A. Wilson a battu le record du monde des 1.500 mètres en 3 m. 59 s. 4/5. Cette magnifique performance sera difficilement atteinte.



L'arrivée des 100 mètres.

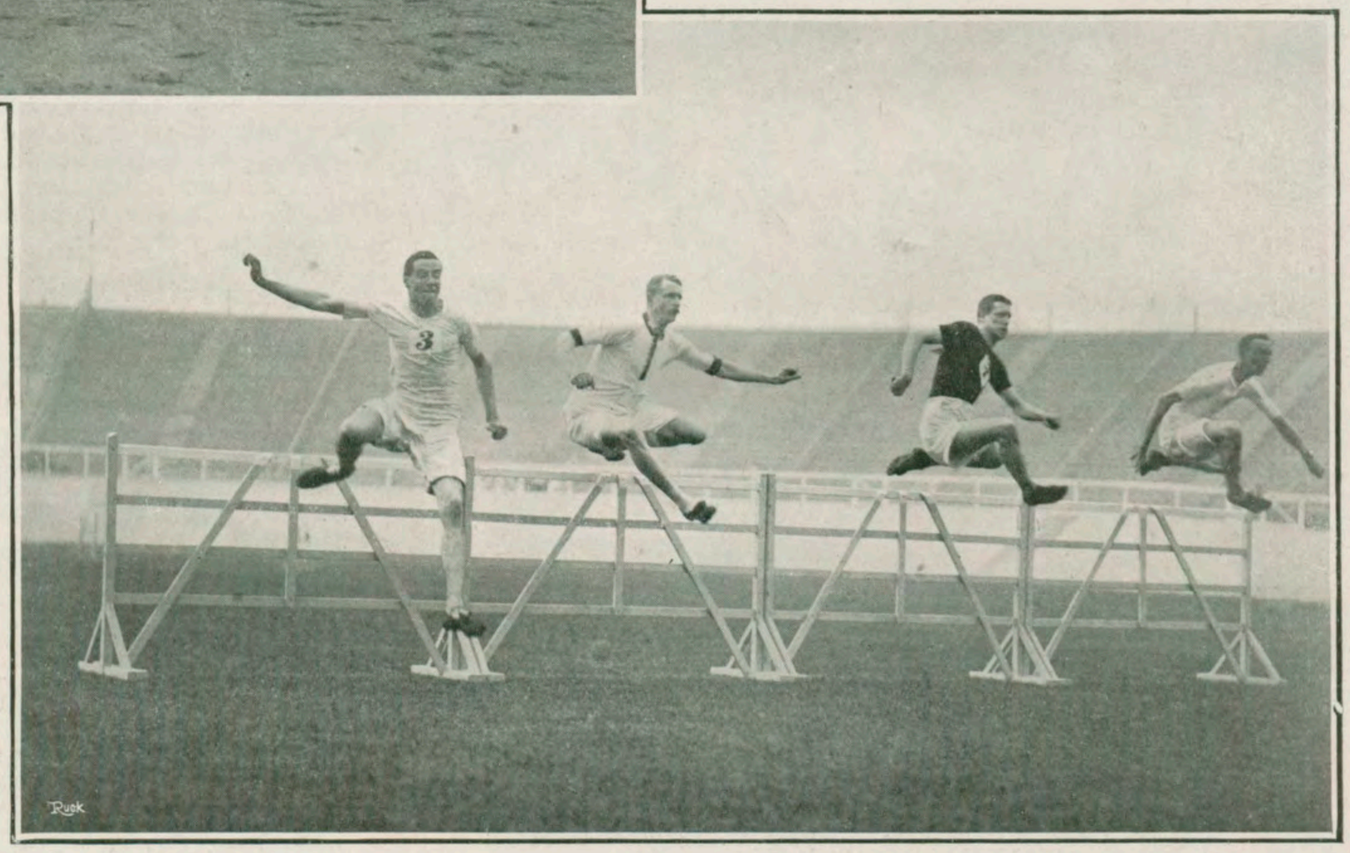
Chapman, le second à gauche, triomphe en 11 s. 1/5, devant Watson et Hawkins.

11 s. 1/5, temps honorable, sans excès ; H. E. Holding s'adjugea ensuite le 800 mètres, en 1 m. 59 1/5, et en faiblissant assez fort sur la fin ; mais, Pouillot, dont s'enorgueillit le R. C. F., n'a-t-il pas parcouru la même distance en Angleterre, en 1 m. 59 s. juste.

Le 400 mètres haies, épreuve chère à Georges Filliâtre, fut l'apanage du vieux J. B. Densham, que nous vîmes souvent courir à Paris. La distance fut parcourue en 58 s. 2/5.

Le 1.500 mètres, bien que le lot ne comprît pas d'étoiles, à l'exception de F. A. Knott et de Hawtrey le vainqueur des 5 milles à Athènes, fut pourtant l'épreuve à sensation de la journée. A la cloche, Hawtrey menait encore, suivant sa bonne habitude, à cinq yards de l'immense Knott et de Lee, et l'ordre ne changeait pas, quand, à moins de 200 mètres du but, tomba comme une bombe sur le groupe de tête, un petit coureur jusqu'ici inconnu, H. A. Wilson, qui était venu de sa province pour gagner. Et il gagna comme il en avait l'intention, et ce, de 18 mètres environ, abattant la distance totale en 3 m. 59 s. 4/5, temps qui nous laisse rêveurs.

Le 200 mètres vit la défaite très honorable d'un coureur, autrefois notre hôte, L. J. D. Reed,



Les 110 mètres haies.

Leader (3) en 16 s. 3/5 arrive premier devant Kinaham, second, et Knycett, troisième. Ce temps n'a rien d'extraordinaire et fait espérer que le vainqueur n'est pas invincible.

Motte.

Un des vainqueurs des éliminatoires françaises, Motte a battu le record du saut en hauteur sans élan : il a passé 1 m. 51.

qui arriva à quelques centimètres du premier, G. A. Hawkins, vainqueur en 22 s. 4/5, temps meilleur de 1/5 que notre record français sur piste en gazon.

Le steeple-chase est, en Angleterre, des épreuves genre travaux forcés, dont le bon public français ne peut pas avoir une idée, même lointaine. Il faut pour y briller, être bâti d'une façon spéciale. en ciment romain, dirait Daudet, et avoir un cœur d'airain. Russel, le vainqueur de l'éliminatoire, est bien le type du genre de travailleurs qu'il faut pour ce métier ardu, et tous les hommes que nous pourrions lui opposer en France ne l'inquiéteraient guère.

Bien que gagné après une lutte sévère, et par quelques centimètres seulement, le 400 mètres fut une course médiocre; son temps, 51 s. 3/5 sur piste en cendre, étant bien loin du 49 secondes sur gazon, atteint chez nous le jour du Blanchet. Logiquement, nous devrions briller sur cette distance, le 13 juillet, mais, il y a un mais, c'est que Halswell, le tenant du Championnat d'Angleterre, n'était pas là à l'éliminatoire, et Halswell est un homme qui compte. Les 5 milles furent une tout autre affaire, et, si la lutte y fut chaude, les temps y furent très bons, et le grand favori, le puissant Robertson, qui triompha à Colombes, dut s'y incliner devant un nouveau venu, un provincial aussi, E. R. Voigt, vainqueur par un yard, en 25 m. 6 s. 2/5. Tison, s'il est en forme, battra sûrement au poids le policeman Barrett, mais il est un autre policeman qui, celui-ci, ne trouvera pas son maître, c'est le marcheur G. E. Larner, qui couvrit, avec le sourire ou presque, 3.500 mètres, en 15 m. 16 s. 1/5, ce qui est tout simplement colossal.

L'absence des favoris se fit aussi sentir dans le 110 mètres haies, et si E. E. Leader s'adjugea sans douleur cette épreuve, ce ne fut pas avec beaucoup de gloire, son temps de 16 s. 3/5 n'ayant rien d'inouï.

Et nous, que fîmes-nous sur le terrain du Stade ? Pas grand'chose, et trois performances, seules, y furent à noter.

Le 200 mètres, où Meslot, un homme bien bâti et qui sait courir, égale le record, 23 secondes. Le 800 mètres, qui servit de rentrée à Pouillot, et le saut en longueur, où Bordeaux tint à s'imposer avec Guttierez. Ce ne fut pas très reluisant, assez ennuyeux et serait désespérant, si, heureusement pour la France, les Championnats ne se disputaient pas dans quelques semaines. Ce jour-là, seulement, nous pourrons juger de nos chances à venir.

Espérons que d'ici là nous aurons tous fait de grands progrès, car il ne suffira pas d'égaler ou de battre des records de France, il faudra battre les records du monde. Le pourrons-nous ? Je n'ose l'espérer.

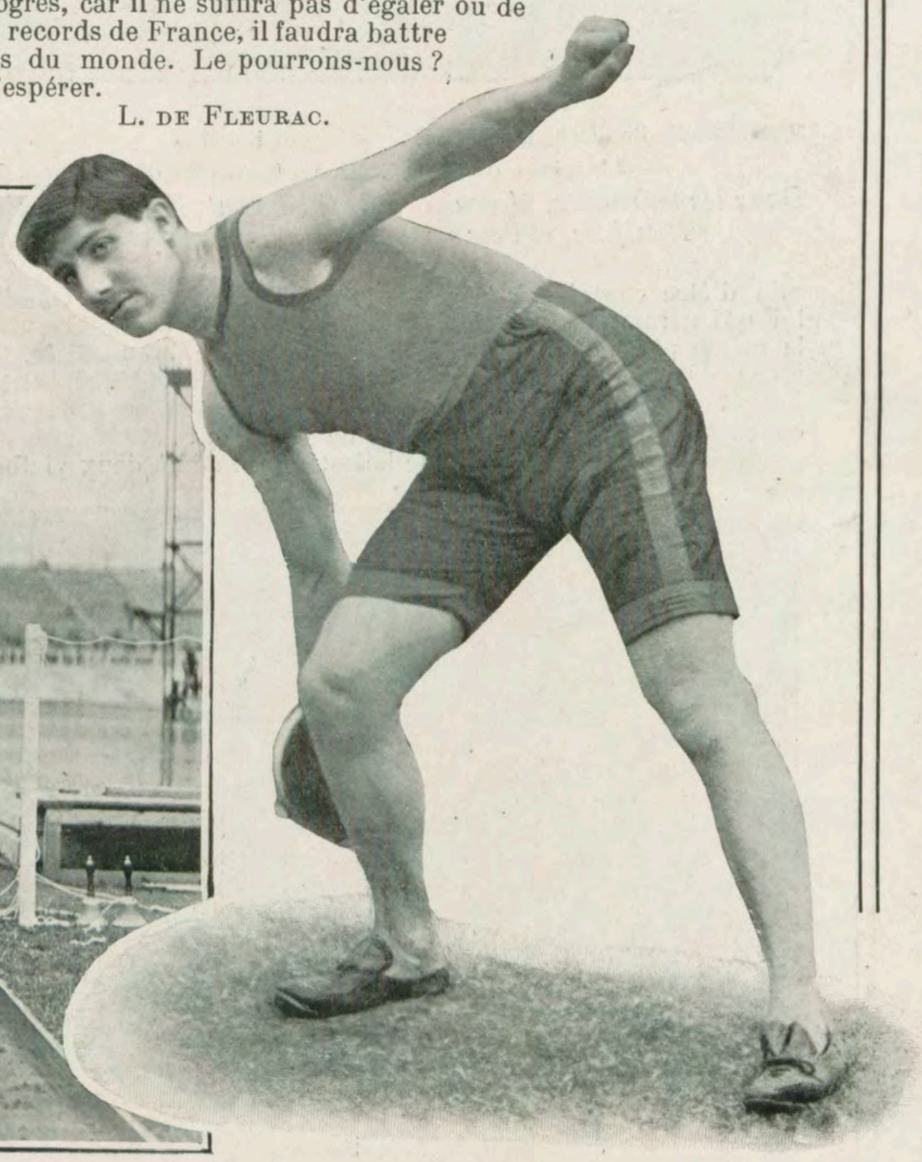
L. de Fleurac.

L'arrivée des 5 milles.

La course de 5 milles est revenue à Voigt, du Manchester A. C., en 25 m. 25 s. 2/5, battant S. J. Robertson, des Bischfield Harriers, de 50 centimètres.

L'arrivée du 800 mètres.

E. H. Holding passe le premier la ligne d'arrivée, terminant en 1 m. 59 s. 1/5 devant English, second, et Lintott, troisième.



Paoli.

Paoli représentera la France dans le lancement du disque aux Jeux Olympiques.

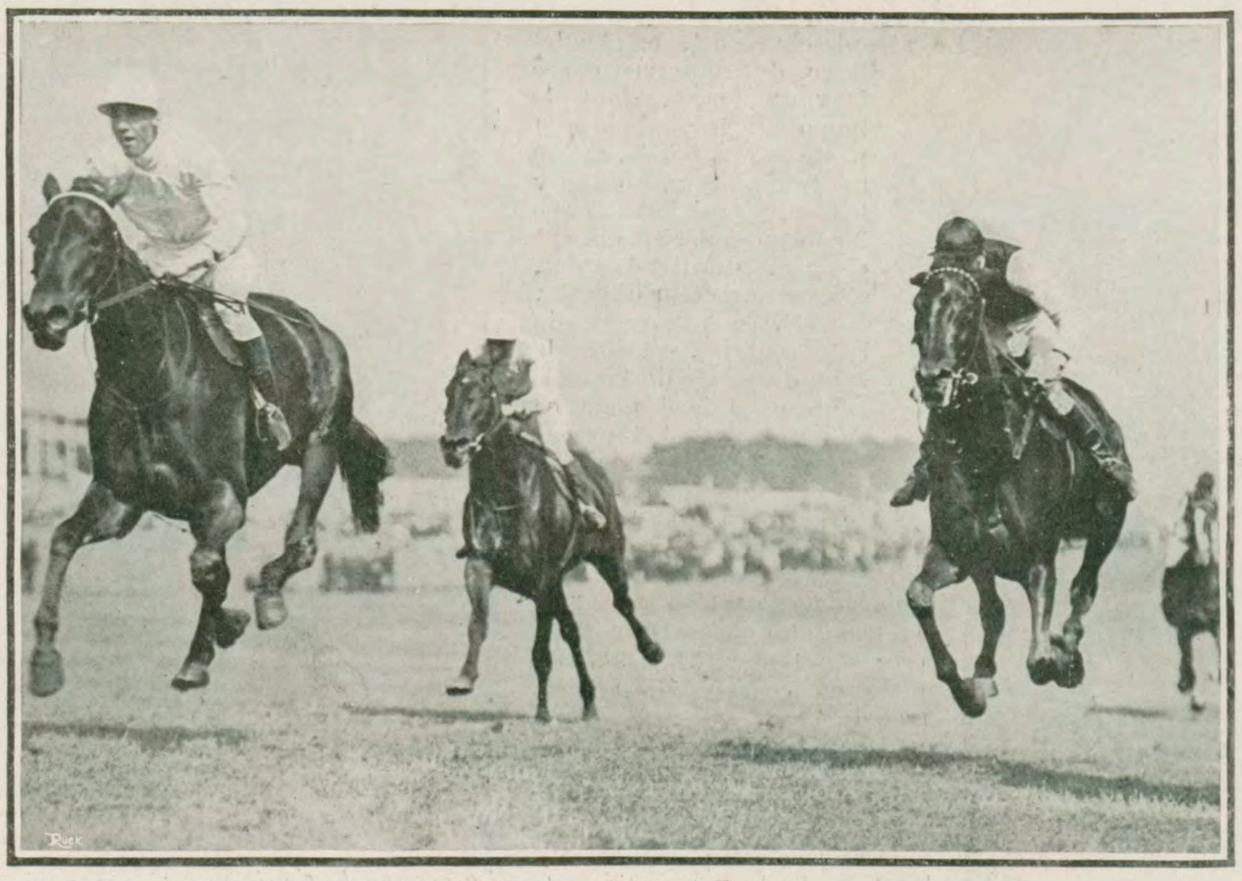
LA GRANDE SEMAINE A AUTEUIL

La réunion du Prix des Drags a conservé intact son cachet d'élégance mondaine ℰ Quant aux différentes épreuves, elles ont présenté un réel intérêt ℰ ℰ ℰ ℰ ℰ

FAVORISÉE par le soleil, la réunion de la Grande Course de haies a remporté son succès coutumier; quant à celle du Prix des Drags, elle a été plus brillante que jamais. Un assemblage de troublantes toilettes, de jolies femmes et de corbeilles de fleurs se mariait agréablement, pour le plaisir des yeux, sur les tons reposants des pelouses gazonnées; ajoutez à cela les flons flons de la musique militaire, l'exhibition des mail-coaches, et, brochant sur le tout, le gai soleil, vous n'aurez qu'une faible idée de ce spectacle unique, qu'il faut avoir vu pour pouvoir se le figurer.

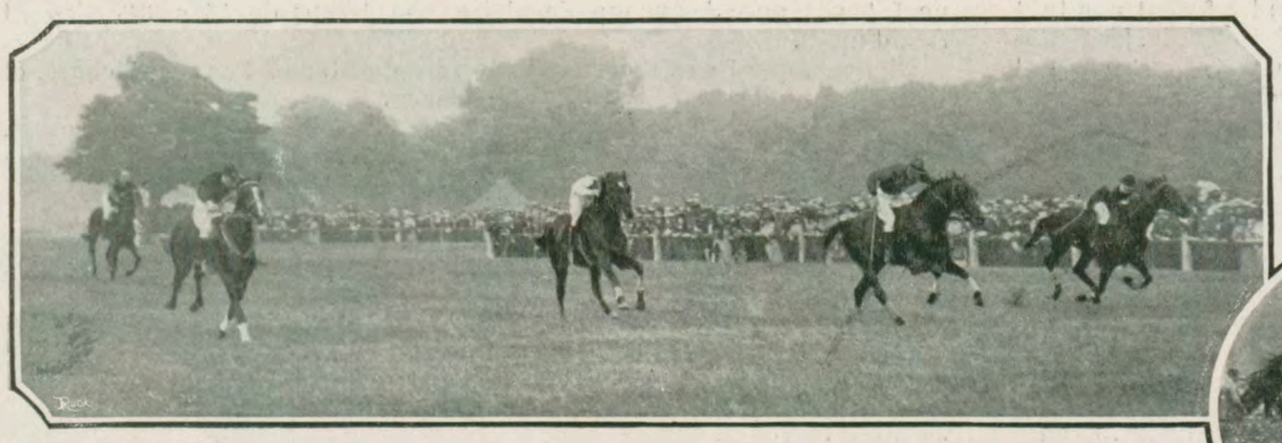
Il est plus facile de suppléer, par la pensée, au spectacle de la partie technique. La Grande Course de haies d'Auteuil a mis aux prises une dizaine de concurrents, sur la valeur desquels l'opinion générale est déjà fixée. Ainsi qu'on s'y attendait, Ingénu s'est trouvé le meilleur, d'une longueur et demie; Henri IV a confirmé l'ensemble de sa carrière, en prenant la deuxième place; quant à Mademoiselle Boniface, il semble bien que les longues lignes d'Auteuil ne lui conviennent qu'à moitié.

La réunion du vendredi comprend le Prix des Drags et le Prix Soliman. Ces deux épreuves, qui présentent respectivement un caractère de consolation, par rapport au Grand Steeple et à la Grande Course de haies, n'ont pas tout à fait rempli leur rôle. En effet, M. Fischhof n'avait pas du tout besoin d'être consolé, à la suite de la belle victoire de Dandolo; et cependant, c'est encore lui qui a remporté le Prix des Drags, avec Journaliste. La course a présenté à peu près la même physionomie que le Grand Steeple : Journaliste, Royal Visiteur et Salomon ont mené de compagnie. Seulement, tandis que Royal Visiteur lâchait sur la fin, comme l'autre jour, Journaliste prenait nettement l'avantage devant Pimlico. Dans le Prix Soliman, les concurrents de la Grande Course de haies ont été obligés de s'incliner devant Jasmin III, qui, à sa troisième épreuve de haies, compte déjà deux victoires. BOÏARD.



L'arrivée des Oaks à Epsom.

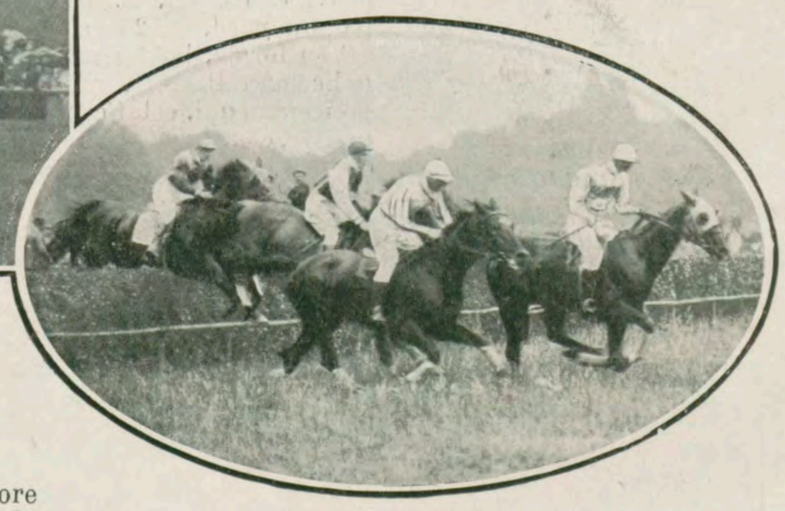
La grande épreuve des Oaks (125.000 francs, 2.400 mètres), disputée à Epsom le 5 juin, a été remportée par Signorinetta, au chevalier Ginistrelli (Bullock), qui renouvelait son succès du Derby, où il avait triomphé l'avant-veille. Courtesy était second, à 3/4 de longueur.



Mademoiselle Boniface Evohé III Henri IV Jasmin III Saint Léonard

L'arrivée du Prix Soliman (haies 25.000 francs, 3.500 mètres).

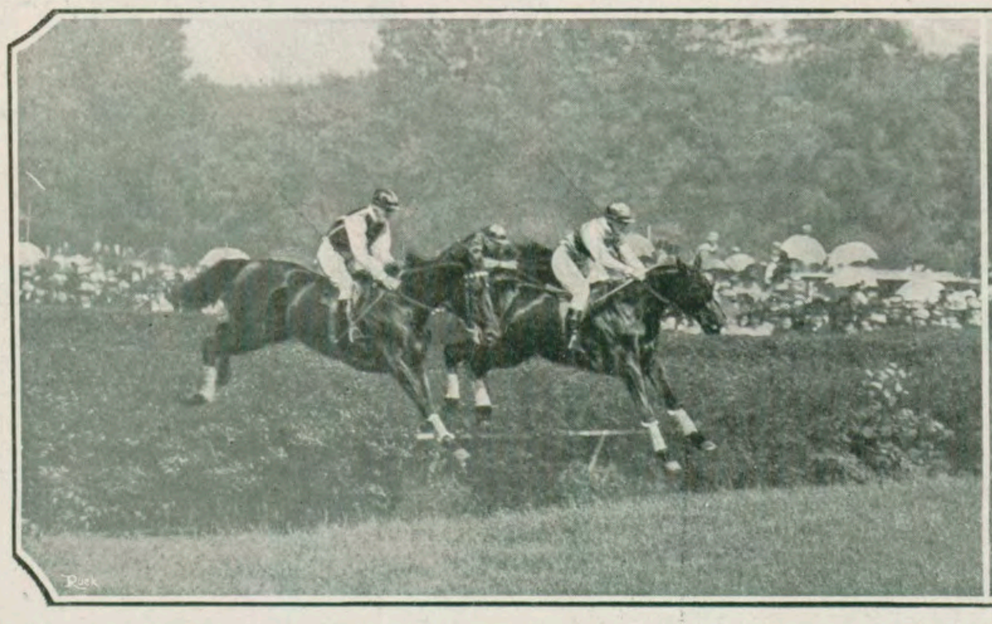
Dans les tournants, Jasmin passait devant Henri IV, Evohé III et Mademoiselle Boniface, et l'emportait d'une longueur et demie sur Saint Léonard.



Ingénu Henri IV Lavandier II Calomel

La Grande Course de haies (50.000 francs, 5.000 mètres).

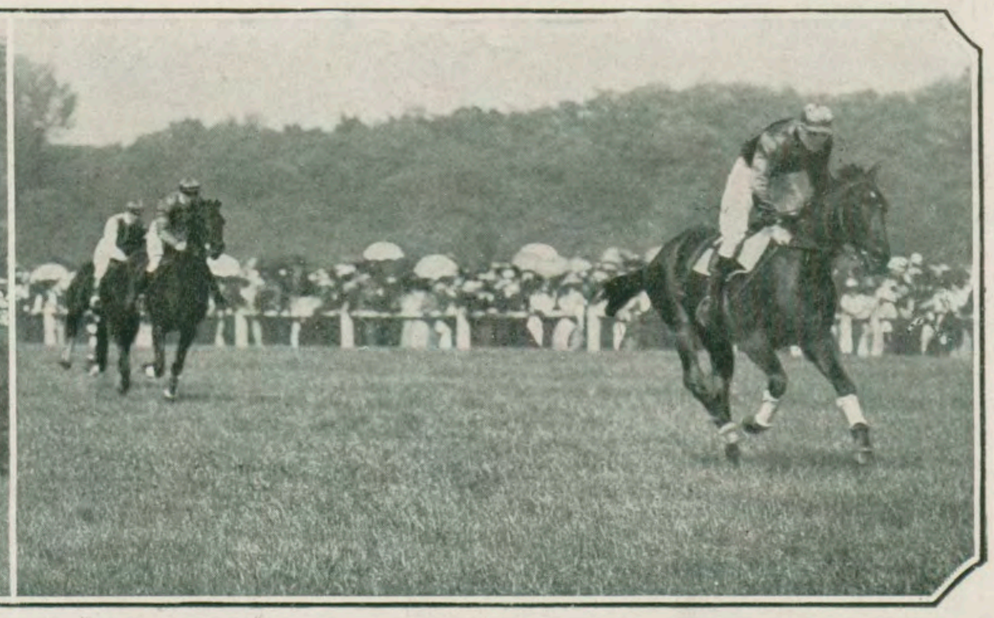
Dans la ligne droite, Ingénu et Henri IV restaient en présence. Ingénu l'emportait d'une longueur et demie. Lavandier II était troisième.



Royal Visiteur Salomon Journaliste

Le saut de la rivière dans le Prix des Drags (Steeple, 25.000 fr., 4.200 m.).

Royal Visiteur est parti en tête. Pour aborder la rivière, Salomon, Royal Visiteur et Journaliste sautaient les premiers. Dans les tournants, Royal Visiteur, Journaliste et Pimlico se détachaient.



Royal Visiteur Pimlico Journaliste

L'arrivée du Prix des Drags.

Malgré les efforts de Pimlico, Journaliste l'emportait facilement de cinq longueurs. Royal Visiteur, troisième, à deux longueurs et demie. Salomon, quatrième, à six longueurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.